Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B** **UREDBA (EU) št. 1316/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

z dne 11. decembra 2013

o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 348, 20.12.2013, str. 129)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Delegirana uredba Komisije (EU) št. 275/2014 z dne 7. januarja 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

UREDBA (EU) št. 1316/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 11. decembra 2013

o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 172 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([2]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([3]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Unija za doseganje pametne, trajnostne in vključujoče rasti ter spodbujanje ustvarjanja novih delovnih mest v skladu s cilji strategije Evropa 2020 potrebuje sodobno in zelo zmogljivo infrastrukturo, ki bo prispevala k povezovanju in združevanju Unije ter vseh njenih regij, v prometnem, telekomunikacijskem in energetskem sektorju. Te povezave bi morale prispevati k izboljšanju prostega pretoka oseb, blaga, kapitala in storitev. Vseevropska omrežja bi morala olajšati čezmejne povezave, spodbuditi večjo ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo ter prispevati h konkurenčnejšemu socialnemu tržnemu gospodarstvu in boju proti podnebnim spremembam.

(2) Z vzpostavitvijo Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), ki ga vzpostavlja ta uredba, naj bi spodbudili naložbe na področju vseevropskih omrežij in potencirali financiranje iz javnega in zasebnega sektorja, pri čemer bi se povečala pravna varnost in spoštovalo načelo tehnološke nevtralnosti. IPE bi moral omogočiti, da se v celoti izkoristijo sinergije med prometnim, telekomunikacijskim in energetskim sektorjem, kar bi povečalo učinkovitost ukrepanja Unije in omogočilo optimizacijo stroškov izvajanja.

([1]) UL C 143, 22.5.2012, str. 116.
([2]) UL C 277, 13.9.2012, str. 125.
([3]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 19. novembra 2013 (še ni objavljeno v Uradnem listu)

▼B

(3) Po ocenah Komisije bi bilo treba v vseevropska omrežja v prometnem, telekomunikacijskem in energetskem sektorju do leta 2020 vložiti sredstva v višini 970 milijard EUR.

(4) Ta uredba za izvajanje IPE v obdobju od 2014 do 2020 določa finančna sredstva v višini 33 242 259 000 EUR v tekočih cenah, kar naj bi predstavljalo prednostni referenčni znesek za Evropski parlament in Svet v letnem proračunskem postopku v smislu točke 17 Medinstitucionalnega sporazuma med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo z dne 2. decembra 2013 o proračunski disciplini, sodelovanju v proračunskih zadevah in dobrem finančnem poslovodenju ([1]).

(5) Zaradi optimalne uporabe proračunskih sredstev, dodeljenih za IPE, bi Komisija po opravljeni vmesni oceni IPE morala imeti možnost, da predlaga prerazporeditev dodeljenih sredstev med prometnim, telekomunikacijskim in energetskim sektorjem. Za tak predlog bi se moral uporabljati letni proračunski postopek.

(6) Znesek 11 305 500 000 EUR v tekočih cenah, prenesen iz Kohezijskega sklada, ustanovljenega z Uredbo (EU) št. 1301/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]), bi se moral za prevzem proračunskih obveznosti za finančne instrumente v skladu s to uredbo uporabiti šele po 1. januarju 2017.

(7) Vzpostavitev učinkovitih omrežij prometne in energetske infrastrukture je eden od 12 ključnih ukrepov, ki jih je opredelila Komisija v svojem Sporočilu z dne 13. aprila 2011 z naslovom "Akt za enotni trg – Dvanajst pobud za okrepitev rasti in zaupanja – 'Skupaj za novo rast'".

(8) Komisija se je zavezala, da v programe porabe Unije vključi podnebne spremembe in vsaj 20 % proračuna Unije usmeri v cilje, povezane s podnebjem. Zagotoviti je treba, da se pri pripravi, oblikovanju ter izvajanju projektov skupnega interesa spodbujajo ublažitev podnebnih sprememb in prilagoditev nanje ter preprečevanje in obvladovanje tveganja. Infrastrukturne naložbe iz te uredbe bi ob upoštevanju posebnosti regij, prikrajšanih z vidika naravnih in demografskih danosti, zlasti najbolj oddaljenih in otoških regij, morale pomagati pri prispevanju k spodbujanju prehoda na nizkoogljično ter na na podnebne spremembe in naravne nesreče odporno gospodarstvo in družbo. IPE bi moral zlasti v prometnem in energetskem sektorju prispevati k doseganju srednje- in dolgoročnih ciljev Unije glede dekarbonizacije.

([1]) UL C 420, 20.12.2013, str. 1.

([2]) Uredba (EU) št. 1301/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Kohezijskem skladu ter razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1084/2006 (UL L 347, 20.12.2013, str. 289).

▼B

(9) Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 8. junija 2011 o vlaganju v prihodnost: novi večletni finančni okvir (VFO) za konkurenčno, trajnostno in vključujočo Evropo ([1]) poudaril, da je treba zagotoviti hitro izvedbo Digitalne agende Unije ter nadaljevati prizadevanja za uresničitev cilja, da bo do leta 2020 vsem državljanom Unije, tudi v manj razvitih regijah, na voljo dostop do hitrega interneta. Evropski parlament je poudaril, da imajo naložbe v učinkovito prometno infrastrukturo ključno vlogo pri omogočanju, da bo Evropa ohranila svojo konkurenčnost in po krizi omogočila dolgoročno gospodarsko rast, ter da je vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) bistveno za zagotavljanje ustreznega delovanja notranjega trga in prinaša pomembno evropsko dodano vrednost. Evropski parlament je prav tako izrazil prepričanje, da bi moral biti TEN-T ključna prednostna naloga v VFO ter da je v njem treba povečati sredstva za TEN-T. Poleg tega je Evropski parlament poudaril, da je treba čim bolj povečati učinek financiranja s strani Unije, ter izpostavil priložnosti, ki jih ponujajo Kohezijski sklad in evropski strukturni in naložbeni skladi ter finančni instrumenti za financiranje ključnih nacionalnih in čezmejnih evropskih prednostnih infrastrukturnih projektov na področju energetike, in tudi poudaril, da so na tem področju potrebna znatna sredstva iz proračuna Unije za finančne instrumente.

(10) Za financiranje infrastrukture v čezmejnih regijah v okviru celovitega razvoja omrežij bi bilo treba spodbujati sinergije med finančnimi instrumenti v okviru IPE in drugimi sredstvi Unije.

(11) Komisija je 28. marca 2011 sprejela belo knjigo z naslovom "Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu" (v nadaljnjem besedilu: bela knjiga). Cilj bele knjige je, da se emisije toplogrednih plinov (TGP) v prometnem sektorju do leta 2050 zmanjšajo za vsaj 60 % glede na leto 1990. Kar zadeva infrastrukturo, je cilj bele knjige, da se do leta 2030 vzpostavi popolnoma delujoče večmodalno jedrno omrežje TEN-T na ravni Unije. Interoperabilnost bi bilo mogoče povečati z inovativnimi rešitvami za izboljšanje združljivosti vključenih sistemov. Cilj bele knjige je tudi izboljšanje delovanja večmodalnih logističnih verig, tudi s pogostejšo uporabo energetsko učinkovitejših načinov prevoza. Zato določa naslednje pomembne cilje za politiko TEN-T: drugi načini prevoza bi morali do leta 2030 zamenjati 30 %, do leta 2050 pa več kot 50 % cestnega tovornega prevoza z razdaljami nad 300 km; dolžina obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti bi se morala do leta 2030 potrojiti, do leta 2050 pa bi morala večina potniškega prometa na srednje razdalje potekati po železnici; do leta 2050 bi morala biti vsa letališča iz jedrnega omrežja povezana z železniškim omrežjem, vsa morska pristanišča pa z železniškim tovornim omrežjem in po možnosti s sistemom celinskih plovnih poti.

([1]) UL C 380E, 11.12.2012, str. 89.

▼B

(12) Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 6. julija 2010 o trajnostno naravnani prihodnosti prometa [1] poudaril, da je za učinkovito prometno politiko potreben izzivom ustrezen finančni okvir in da bi bilo treba zato povečati sedanje vire za promet in mobilnost; poleg tega je menil, da je treba oblikovati instrument za usklajevanje in optimizacijo uporabe različnih virov za financiranje na področju prometa ter vseh finančnih sredstev in mehanizmov, ki so na voljo na ravni Unije.

(13) Svet je v sklepih z dne 11. junija 2009 o pregledu politike TEN-T ponovno potrdil, da je treba še naprej vlagati v prometno infrastrukturo, da bi zagotovili ustrezen razvoj TEN-T za vse načine prevoza kot temelj za notranji trg in konkurenčnost, ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo Unije ter njeno povezanost s sosednjimi državami, s poudarkom na evropski dodani vrednosti, ki bi jo to prineslo. Svet je tudi poudaril, da mora Unija zagotoviti potrebna finančna sredstva za spodbujanje naložb v projekte TEN-T, zlasti pa, da je treba ustrezno finančno podporo iz proračuna za TEN-T, namenjeno prednostnim projektom, ki vključujejo pomembne čezmejne odseke in se bodo izvajali tudi po letu 2013, uskladiti z institucionalnimi omejitvami iz načrtovanja VFO. Po mnenju Sveta bi bilo treba pristope, ki temeljijo na javno-zasebnih partnerstvih v tej zvezi po potrebi še naprej razvijati in podpirati.

(14) Na podlagi ciljev iz bele knjige je v smernicah TEN-T iz Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta [2] opredeljena infrastruktura TEN-T, so določene zahteve, ki jih mora izpolnjevati, ter ukrepi za njihovo izvedbo. Te smernice predvidevajo zlasti dokončanje jedrnega omrežja do leta 2030, z vzpostavitvijo nove infrastrukture ter precejšnjo nadgradnjo in obnovo obstoječe infrastrukture.

(15) Na podlagi analize načrtov za prometno infrastrukturo držav članic Komisija ocenjuje, da je treba za naložbe v promet v obdobju 2014–2020 za celotno omrežje TEN-T nameniti 500 milijard EUR, od česar bo treba po ocenah 250 milijard EUR vložiti v jedrno omrežje TEN-T.

(16) Zaradi zmanjšanja upravne obremenitve ter racionalizacije razvoja in uporabe železniške infrastrukture bi bilo treba, kjer je to ustrezno, zagotoviti geografsko uskladitev koridorjev za železniški tovorni promet, kakor so določeni v Uredbi (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta [3] s koridorji jedrnega omrežja

[1] UL C 351 E, 2.12.2011, str. 13.

[2] Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (Glej stran 1 tega Uradnega lista)

[3] Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22).

▼B

iz dela I Priloge I k tej uredbi ter pri tem upoštevati cilje zadevnih instrumentov. Za koridorje za železniški tovorni promet, vključno s spremembami njihove uskladitve, bi se morale uporabljati izključno določbe Uredbe (EU) št. 913/2010.

(17) V okviru pregleda politike TEN-T, začetega februarja 2009, je bila ustanovljena posebna strokovna skupina, ki naj bi pomagala Komisiji ter obravnavala vprašanja strategije financiranja in možnosti financiranja za TEN-T. Strokovna skupina št. 5 je upoštevala izkušnje zunanjih strokovnjakov z različnih področij: upravljavcev infrastrukture, načrtovalcev infrastrukture, nacionalnih, regionalnih in lokalnih predstavnikov, okoljskih strokovnjakov, univerzitetnih raziskovalcev ter predstavnikov zasebnega sektorja. Končno poročilo strokovne skupine št. 5 ([1]), ki je bilo sprejeto julija 2010, vsebuje 40 priporočil, od katerih so bila nekatera upoštevana tudi v tej uredbi. V tem poročilu je med drugim priporočeno, da bi Komisija morala zagotoviti standardni okvir za združevanje nepovratnih sredstev Unije z javno-zasebnimi partnerstvi TEN-T, ki bi zajemal sredstva iz kohezijske politike in proračun TEN-T.

(18) Glede na izkušnje z VFO (2007-2013) se nekatere države članice, ki so upravičene do financiranja iz Kohezijskega sklada, soočajo z velikimi ovirami, zaradi katerih ne morejo pravočasno izvesti zapletenih čezmejnih projektov na področju prometne infrastrukture z evropsko visoko dodano vrednostjo in učinkovito uporabiti sredstev Unije. Da bi izboljšali dokončanje projektov – zlasti čezmejnih – na področju prometa z visoko evropsko dodano vrednostjo, bi bilo zato treba del dodeljenih sredstev Kohezijskega sklada (11 305 500 000 EUR) prenesti v okvir IPE za financiranje projektov na področju prometa v jedrnem prometnem omrežju ali projektov na področju prometa, povezanih s horizontalnimi prednostnimi nalogami, v državah članicah, ki so upravičene do financiranja iz Kohezijskega sklada. V začetni fazi bi bilo treba pri izbiri projektov, ki so upravičeni do financiranja, upoštevati nacionalne dodelitve v okviru Kohezijskega sklada. Komisija bi državam članicam, upravičenim do financiranja iz Kohezijskega sklada, morala pomagati pri njihovem prizadevanju, da pripravijo primerno število projektov, zlasti s krepitvijo institucionalne zmogljivosti zadevne javne uprave in z organizacijo dodatnih razpisov za zbiranje predlogov ob hkratnem zagotavljanju preglednega postopka za izbiro projektov.

(19) Sredstva v višini 11 305 500 000 EUR, prenesena iz Kohezijskega sklada in namenjena izključno za porabo v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada, se ne bi smela uporabiti za financiranje ukrepov s sinergijami med prometnim, telekomunikacijskim in energetskim sektorjem, ki prispevajo k projektom skupnega interesa, izbranih na podlagi večsektorskih razpisov za zbiranje predlogov.

(20) Za dejansko uresničitev ciljev IPE so bistvene institucionalne in upravne zmogljivosti. Komisija bi morala, kolikor je mogoče, na ustrezne načine podpreti načrtovanje in izvajanje projektov v zadevnih državah članicah.

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

▼B

(21) V sporočilu z dne 17. novembra 2010 z naslovom "Prednostne naloge glede energetske infrastrukture za leto 2020 in pozneje – Načrt za integrirano evropsko energetsko omrežje" je Komisija opredelila prednostne koridorje, ki so potrebni za uresničitev ambicioznih ciljev Unije na področjih energetike in podnebja, z namenom, da bi do leta 2020 dokončno oblikovali notranji energetski trg, zagotovili zanesljivost oskrbe, omogočili vključevanje obnovljivih virov energije ter pripravili omrežja za nadaljnje zmanjševanje stopenj emisij CO_2 v energetskem sistemu po letu 2020.

(22) Za posodobitev in razširitev evropske energetske infrastrukture, čezmejno povezovanje omrežij ter dokočno rešitev problema energetske osamitve držav članic, da bi tako izpolnili cilje energetske in podnebne politike Unije, tj. konkurenčnost, trajnost in zanesljivost oskrbe na stroškovno učinkovit način, so potrebne velike naložbe. Po ocenah Komisije bi bilo treba v energetsko infrastrukturo do leta 2020 vložiti 1 000 milijard EUR, od tega približno 200 milijard EUR v infrastrukturo za prenos in skladiščenje električne energije in plina, ki naj bi bila evropskega pomena. Glede na navedbe v delovnem dokumentu služb Komisije z naslovom "Naložbene potrebe in zahteve financiranja za energetsko infrastrukturo" z dne 10. junija 2011, predloženem Svetu, obstaja nevarnost, da med projekti evropskega pomena zaradi ovir, povezanih z izdajanjem dovoljenj, regulacijo in financiranjem, ne bodo izvedene naložbe v višini približno 100 milijard EUR.

(23) Zaradi nujnosti izgradnje energetske infrastrukture za prihodnost in znatnega povečanja obsega naložb v primerjavi s preteklimi trendi je treba spremeniti način podpiranja energetske infrastrukture na ravni Unije. Svet je v sklepih z dne 28. februarja 2011 potrdil, da so energetski koridorji prednostna naloga za Evropo.

(24) Glede energetskega sektorja je Evropski svet 4. februarja 2011 pozval Komisijo, naj poenostavi in izboljša postopke za pridobitev dovoljenj ter si prizadeva za regulativni okvir, ki bo spodbuden za naložbe. Poudaril je, da bi moral večino naložb zagotoviti trg, pri čemer bi bili stroški povrnjeni s pristojbinami. Evropski svet je priznal, da je javno financiranje nujno za projekte, ki so potrebni s stališča zanesljive oskrbe in solidarnosti, ki ne morejo pritegniti financiranja udeležencev na trgu. Poudaril je tudi potrebo po posodobitvi in razširitvi evropske energetske infrastrukture ter čezmejni povezavi omrežij, s čimer bi se vzpostavila dejanska solidarnost med državami članicami, zagotovile nadomestne oskrbovalne in tranzitne poti ter viri energije in razvili obnovljivi viri energije, ki bi konkurirali tradicionalnim virom. Vztrajal je, da bi bilo treba do leta 2014 dokončno oblikovati notranji energetski trg, da bi omogočili prost pretok plina in električne energije, ter da po letu 2015 nobena država članica ne bi smela ostati brez dostopa do evropskih plinskih in električnih omrežij oziroma da njena energetska varnost ne bi smela biti ogrožena zaradi pomanjkanja ustreznih povezav. V prvih dveh

▼B

letnih delovnih programih, sprejetih na podlagi te uredbe, bi bilo treba prednostno obravnavati projekte skupnega interesa in z njimi povezane ukrepe, katerih cilj je prekinitev energetske osamitve in odprava energetskih ozkih grl, da bi se tako približali dokončnemu oblikovanju notranjega energetskega trga.

(25) V Uredbi (EU) št. 347/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) so določene prednostne naloge za vzpostavitev vseevropske energetske infrastrukture, ki bi jih bilo treba izvesti do leta 2020, da bi izpolnili cilje energetske in okoljske politike Unije; v njej so postavljena pravila za določanje projektov skupnega interesa, ki so potrebni za izvedbo teh prednostnih nalog, in določeni ukrepi na področju izdaje dovoljenj, vključevanja javnosti ter regulacije za hitrejšo in/ali lažjo izvedbo teh projektov, vključno z merili za upravičenost takšnih projektov do finančne pomoči Unije.

(26) V telekomunikacijah se vse bolj uporablja infrastruktura, ki temelji na internetu, pri katerih infrastruktura širokopasovnih omrežij spodbuja uporabo digitalnih storitev pri celi vrsti dejavnosti v družbi. Internet postaja vodilna platforma za komunikacijo, sklepanje poslov, zagotavljanje javnih in zasebnih storitev ter socialno in kulturno kohezijo. Poleg tega računalništvo v oblaku in programska oprema kot storitev postajata novi paradigmi v računalništvu. Vseevropska razpoložljivost vseprisotnega hitrega internetnega dostopa in inovativnih digitalnih storitev je zato bistvena za gospodarsko rast in enotni trg.

(27) Sodobna hitra internetna omrežja so ključna infrastruktura prihodnosti v smislu povezljivosti evropskih podjetij, zlasti malih in srednjih podjetij, ki želijo z uporabo računalništva v oblaku izboljšati svojo stroškovno učinkovitost. Da bi se izognili podvajanju infrastrukture, preprečili selitev zasebnih naložb, povečali zmogljivosti za ustvarjanje novih naložbenih možnosti in spodbujali izvajanje ukrepov za zmanjšanje stroškov, bi bilo treba sprejeti ukrepe, s katerimi bi izboljšali usklajevanje podpore Unije za širokopasovne povezave iz IPE in vseh drugih razpoložljivih virov, tudi z nacionalnimi širokopasovnimi načrti.

(28) Strategija Evropa 2020 poziva k izvajanju Digitalne agende za Evropo, ki določa stabilen pravni okvir za spodbujanje naložb v odprto in konkurenčno internetno infrastrukturo velikih hitrosti in v povezane storitve. Stremeti bi morali k temu, da bo imela Evropa do leta 2020 najhitrejša širokopasovna omrežja na svetu, ki bodo temeljila na najsodobnejši tehnologiji.

([1]) Uredba (EU) št. 347/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2013 o smernicah za vseevropsko energetsko infrastrukturoin razveljavitvi Odločbe št. 1364/2006/ES in spremembi uredb (ES) št. 713/2009, (ES) št. 714/2009 in (ES) št. 715/2009 (UL L 115, 25.4.2013, str. 39).

▼B

(29) Svet je 31. maja 2010 sklenil, da bi morala Unija zagotoviti potrebne vire za razvoj enotnega digitalnega trga, ki bo temeljil na hitrem in ultrahitrem internetu ter interoperabilnih aplikacijah, in priznal, da bi bile učinkovite in konkurenčne naložbe v širokopasovna omrežja naslednje generacije nujne za inovacije, izbiro potrošnikov in konkurenčnost Unije in bi lahko zagotovile večjo kakovost življenja prek izboljšanega zdravstvenega varstva, varnejšega prometa, novih medijskih priložnosti ter lažjega dostopa do blaga, storitev in znanja, zlasti čezmejno.

(30) Zasebni sektor bi moral imeti vodilno vlogo pri postavitvi in posodabljanju širokopasovnih omrežij, v pomoč pa bi mu moral biti konkurenčen in naložbam prijazen regulativni okvir. Če zasebnih sredstev ni dovolj, bi morale države članice ustrezno ukrepati, da bi dosegle cilje iz Digitalne agende. Javna finančna pomoč za širokopasovna omrežja bi morala biti omejena na finančne instrumente za programe ali pobude v zvezi s tistimi projekti, ki jih zasebni sektor sam ne more financirati; kar bi moralo biti potrjeno s predhodno oceno, ki ugotavlja tržne nepopolnosti ali neoptimalne naložbene okoliščine.

(31) Prav zato je bistveno spodbujati vseevropsko vzpostavitev hitrih in ultrahitrih širokopasovnih omrežij v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti ter omogočiti razvoj in vzpostavitev vseevropskih digitalnih storitev. Javne naložbe v hitra in ultrahitra širokopasovna omrežja ne smejo povzročiti izkrivljanja trga ali odvračati od naložb. Uporabljati bi jih bilo treba za privabljanje zasebnih naložb, vendar samo, kadar za naložbe ni tržnega interesa.

(32) Omogočiti je treba več načinov izvajanja ter različne stopnje financiranja in finančne instrumente, da se zagotovita večja učinkovitost in učinek finančne pomoči Unije, spodbudijo zasebne naložbe ter se odzove na posebne zahteve posameznih projektov.

(33) V uredbi o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture bodo opredeljena merila za dodelitev finančne podpore za projekte skupnega interesa v skladu s to uredbo.

(34) Okvirni program za raziskave in inovacije Obzorje 2020 ([1]) bo med drugim osredotočen na spoprijemanje z družbenimi izzivi (npr. s pametnim, okolju prijaznim, dostopnim in integriranim prometom, varno, čisto in učinkovito energijo ter informacijsko in komunikacijsko tehnologijo za zdravje, upravo in trajnostni razvoj), da bi se s podporo dejavnostim, ki zajemajo celoten

([1]) Uredba (EU) št. 1291/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o okvirnem programu za raziskave in inovacije Obzorje 2020 (2014–2020) in o razveljavitvi Sklepa 1982/2006/ES (UL L 347, 20.12.2013, str. 104)

▼B

razpon od raziskav do trga, neposredno odzvali na izzive iz strategije Evropa 2020. Program Obzorje 2020 bo podpiral vse ravni v inovacijski verigi, zlasti dejavnosti, ki so bolj povezane s trgom, vključno z inovativnimi finančnimi instrumenti. IPE bo vzpostavil tesne sinergije s programom Obzorje 2020, da se zagotovita večji učinek financiranja Unije in usklajenost.

(35) Komisija je v sporočilu z dne 20. julija 2010 z naslovom "Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020" določila okvir za ukrepe politike v korist varne infrastrukture kot poglavitnega dejavnika za zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za 50 % do leta 2020. V okviru IPE bi bilo zato treba zagotoviti, da so prošnje za finančna sredstva Unije skladne z varnostnimi zahtevami, priporočili in cilji iz vseh zadevnih določb prava Unije o varnosti v cestnem prometu. Pri ocenjevanju uspešnosti IPE bi bilo treba upoštevati zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem omrežju Unije.

(36) Unija in večina držav članic so podpisnice Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov, v preostalih državah članicah pa postopek ratifikacije še poteka. V zvezi z izvajanjem zadevnih projektov je pomembno, da se v specifikaciji projektov upošteva dostopnost za invalide, kot je navedena v tej konvenciji.

(37) Čeprav lahko velik delež naložb v okviru strategije Evropa 2020 zagotovijo trg in regulativni ukrepi, sta zaradi finančnih izzivov morda potrebna javno ukrepanje in podpora Unije v obliki nepovratnih sredstev in inovativnih finančnih instrumentov.

(38) Za čimbolj učinkovito uporabo proračuna Unije bi nepovratna sredstva morala biti usmerjena predvsem v projekte, za katere zasebni sektor ne zagotovi zadostnega financiranja.

(39) Projekti za železnice pri dodeljevanju nepovratnih sredstev v skladu s to uredbo ne bi smeli biti izvzeti, ker na podlagi Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) ustvarjajo prihodke iz obveznih dajatev.

(40) Fiskalni ukrepi v številnih državah članicah bodo ali so že spodbudili javne organe, da ponovno ocenijo svoje programe za naložbe v infrastrukturo. V tem okviru se šteje, da so javno-zasebna partnerstva učinkovito sredstvo za izvedbo infrastrukturnih projektov, ki zagotavljajo uresničitev ciljev politike, kot so boj proti podnebnim spremembam, spodbujanje uporabe alternativnih virov energije ter energetske učinkovitosti in učinkovite

([1]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

▼B

rabe virov, podpiranje trajnostnega prometa ter vzpostavitev širokopasovnih omrežij. Komisija se je v sporočilu z dne 19. novembra 2009 z naslovom "Aktiviranje zasebnih in javnih naložb za oživitev gospodarstva in dolgoročne strukturne spremembe: razvijanje javno-zasebnih partnerstev" zavezala, da bo z razširitvijo področja uporabe obstoječih finančnih instrumentov izboljšala dostop javno-zasebnih partnerstev do financiranja.

(41) Komisija je v svojem sporočilu z dne 19. oktobra 2010 z naslovom "Pregled proračuna EU" poudarila, da bi morala biti norma za projekte z dolgoročnim komercialnim potencialom ta, da se skladi Unije uporabljajo v partnerstvu s finančnim in bančnim sektorjem, zlasti z Evropsko investicijsko banko in javnimi finančnimi institucijami držav članic, pa tudi z drugimi mednarodnimi finančnimi institucijami in zasebnim finančnim sektorjem, tudi na nacionalni in regionalni ravni.

(42) Finančne instrumente bi bilo treba uporabljati za odzivanje na posebne potrebe trga in za ukrepe z očitno evropsko dodano vrednostjo, ki so v skladu s cilji IPE, pri čemer tovrstni instrumenti ne bi smeli v celoti nadomestiti zasebnega financiranja. S temi instrumenti naj bi se povečal učinek finančnega vzvoda porabe proračuna Unije in dosegel večji multiplikacijski učinek v smislu privabljanja finančnih sredstev iz zasebnega sektorja. To je še posebej pomembno glede na težave pri dostopu do kreditov, omejitve javnih financ in nujnost, da se podpre okrevanje evropskega gospodarstva. Komisija bi morala pred sprejetjem odločitve o uporabi finančnih instrumentov opraviti predhodno oceno teh instrumentov, kot jo zahteva Uredba (EU, Euratom) št. 966/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

(43) V strategiji Evropa 2020 se je Komisija zavezala k uporabi finančnih instrumentov Unije v okviru strategije stalnega financiranja, ki združuje financiranje Unije ter nacionalno javno in zasebno financiranje na področju infrastrukture. To temelji na utemeljitvi, da se lahko neoptimalne naložbene okoliščine in tržne nepopolnosti pogosto učinkoviteje obravnavajo s finančnimi instrumenti kot pa z nepovratnimi sredstvi.

(44) V okviru IPE bi morali biti na voljo finančni instrumenti za spodbujanje znatne udeležbe vlagateljev iz zasebnega sektorja in finančnih institucij pri infrastrukturnih naložbah. Da bi bili finančni instrumenti dovolj privlačni za zasebni sektor, bi morali biti načrtovani in se izvajati tako, da se zagotovi poenostavitev in zmanjšanje upravnega bremena, pri čemer bi morali biti sposobni tudi prožnega odziva na ugotovljene potrebe po financiranju. Te instrumente bi bilo treba oblikovati na podlagi izkušenj pri izvajanju finančnih instrumentov v VFO (2007–2013), kot so Instrument za posojilna jamstva za projekte TEN-T, Sklad za financiranje na osnovi delitve tveganja, Evropski sklad za energetiko, podnebne spremembe in infrastrukturo 2020 (sklad Marguerite) ter Pobuda za projektne obveznice Evropa 2020.

([1]) Uredba (EU, Euratom) št. 966/2012 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES, Euratom) št. 1605/2002 (UL L 298, 26.10.2012, str. 1).

▼B

(45) Glede na rezultate predhodnih ocen in drugih zadevnih ocen, zlasti neodvisne ocene Pobude za projektne obveznice Evropa 2020 v letu 2015, bi bilo treba preučiti, kakšne so možnosti, da bi z inovativnimi finančnimi instrumenti, kot so projektne obveznice, podprli financiranje prometne infrastrukture z evropsko dodano vrednostjo.

(46) Zaradi optimalne uporabe proračunskih sredstev, dodeljenih za IPE, bi morala Komisija na podlagi predhodne ocene, kot je določeno v Uredbi (EU, Euratom) št. 966/2012, zagotoviti kontinuiteto vseh finančnih instrumentov, uvedenih v skladu z Uredbo (EC) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]), in instrumentom delitve tveganja za projektne obveznice, uvedenih v skladu s Sklepom št. 1639/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([2]), v okviru dolžniških in lastniških instrumentov iz te uredbe, ki naj bi sledili tem instrumentom in obveznicam.

(47) Pri izbiri najučinkovitejše oblike finančne pomoči bi bilo treba ustrezno upoštevati posebnosti sektorjev in posameznih upravičenih projektov. Da bi v energetskem sektorju omogočili čimbolj učinkovito uporabo proračuna Unije in tako povečali multiplikacijski učinek finančne pomoči Unije, bi si Komisija morala v kar največji meri in ob upoštevanju tržne uveljavitve prizadevati za prednostno uporabo finančnih instrumentov, kadarkoli je to ustrezno, ob spoštovanju zgornje meje za uporabo finančnih instrumentov v skladu s to uredbo. Nosilce energetskih projektov bi bilo treba spodbujati, naj preučijo možnost uporabe finančnih instrumentov, preden zaprosijo za nepovratna sredstva za dela. Komisija bi pri tem morala nuditi ustrezno podporo, da bi zagotovila,da bi se finančni instrumenti čim več uporabljali.

(48) Projekti skupnega interesa na področjih električne energije, plina in ogljikovega dioksida bi morali biti upravičeni do finančne pomoči Unije za študije, pod določenimi pogoji pa tudi do finančne pomoči Unije za dela, in sicer v obliki nepovratnih sredstev ali v obliki inovativnih finančnih instrumentov. Na ta način bo mogoče zagotoviti podporo po meri za tiste projekte skupnega interesa, ki v okviru obstoječega regulativnega okvira in pogojev na trgu ne pridejo v poštev. Pomembno je preprečiti vsakršno izkrivljanje konkurence na področju energetike, zlasti med projekti, ki prispevajo k izvajanju istega prednostnega koridorja Unije. S tako finančno pomočjo bi se morale razviti potrebne sinergije s sredstvi iz evropskih strukturnih in naložbenih skladov, ki bodo financirali pametna energetska distribucijska omrežja lokalnega in regionalnega pomena. Za naložbe v projekte skupnega interesa se uporablja tristopenjska logika. Prvič, trg bi moral imeti prednost pri naložbah. Drugič, če trg ne bi zagotovil naložb, bi bilo treba preučiti regulativne rešitve, po potrebi prilagoditi zadevni regulativni okvir in zagotoviti

([1]) Uredba (ES) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij (UL L 162, 22.6.2007, str. 1)

([2]) Sklep št. 1639/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 2006 o ustanovitvi Okvirnega programa za konkurenčnost in inovativnost (2007–2013) (UL L 310, 9.11.2006, str. 15).

▼B

njegovo pravilno uporabo. Tretjič, če prva dva koraka ne bi zadostovala za zagotovitev potrebnih naložb pri projektih skupnega interesa, bi se finančna pomoč Unije lahko odobrila, če bi projekt skupnega interesa izpolnjeval veljavna merila za upravičenost.

(49) V skladu s členom 14 Uredbe (EU) št. 347/2013 so vsi projekti skupnega interesa, ki spadajo v kategorije iz Priloge II.1, 2 in 4 navedene uredbe, upravičeni do finančne pomoči Unije v obliki nepovratnih sredstev za študije in finančnih instrumentov. Nepovratna sredstva za dela se lahko uporabijo za ukrepe, ki prispevajo k tistim projektom skupnega interesa, ki imajo v skladu s členom 14 Uredbe (EU) št. 347/2013 pomembne pozitivne zunanje učinke in niso poslovno donosni glede na poslovni načrt projekta in druge izvedene ocene, zlasti tiste, ki so jih opravili morebitni vlagatelji, posojilodajalci ali nacionalni regulativni organi.

(50) Za zagotavljanje sektorske razpršenosti upravičencev do finančnih instrumentov in spodbujanje postopne geografske razpršenosti po državah članicah, pri čemer bi bilo treba posebno pozornost nameniti državam članicam, upravičenim do sredstev iz Kohezijskega sklada, bi morala Komisija v partnerstvu z Evropsko investicijsko banko s skupnimi pobudami, kot sta Evropski strokovni center za javno-zasebna partnerstva in skupna pomoč pri pripravi projektov v evropskih regijah (Jaspers), zagotavljati podporo državam članicam pri oblikovanju ustreznega sklopa projektov, ki bi lahko bili primerni za projektno financiranje.

(51) Finančni instrumenti v skladu s to uredbo bi morali biti usklajeni s pravili iz naslova VIII Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 in Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 1268/2012 ([1]) ter s pravili najboljše prakse, ki se uporabljajo za finančne instrumente.

(52) Kar zadeva pogoje za finančne instrumente, bi bilo morda treba v delovne programe vključiti dodatne zahteve, na primer za zagotovitev konkurenčnih trgov, skladno z razvojem politik Unije, tehnološkim razvojem in drugimi potencialno pomembnimi dejavniki.

(53) Večletno načrtovanje podpore iz IPE bi moralo biti usmerjeno v podpiranje prednostnih nalog Unije, tako da bi zagotovili razpoložljivost potrebnih finančnih virov, usklajenost, preglednost in kontinuiteto skupnega ukrepanja Unije in držav članic. Za predloge, vložene po izvedbi prvega večletnega delovnega programa v prometnem sektorju, bi bilo treba za datum začetka upravičenosti stroškov določiti 1. januar 2014, da bi zagotovili kontinuiteto projektov, ki jih zajema že Uredba (ES) št. 680/2007.

([1]) Delegirana uredba Komisije (EU) št. 1268/2012 z dne 29. oktobra 2012 o pravilih uporabe Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 Evropskega parlamenta in Sveta o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije (UL L 362, 31.12.2012, str. 1)

▼B

(54) Ker je za izvedbo nekaterih infrastrukturnih projektov potreben znaten proračun, bi bilo z določbami treba omogočiti, da bi bile proračunske obveznosti v zvezi s finančno pomočjo za nekatere ukrepe razdeljene na letne obroke.

(55) Glede na sredstva, ki so na voljo na ravni Unije, se je za dosego želenega učinka treba osredotočiti na projekte z najvišjo evropsko dodano vrednostjo. Podpora bi zato morala biti usmerjena v jedrno omrežje in projekte skupnega interesa na področju sistemov upravljanja prometa, predvsem sisteme za upravljanje zračnega prometa, ki izhajajo iz nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (sistem SESAR) in za katere so potrebna proračunska sredstva Unije v znesku okrog 3 milijarde EUR, kot tudi v inteligentni prometni sistem (ITS), sistem spremljanja in nadzorovanja plovil (VTMIS), rečne informacijske storitve (RIS) in evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). V energetskem sektorju bi morala biti finančna pomoč usmerjena v dokončno vzpostavitev notranjega energetskega trga, zagotavljanje zanesljive oskrbe, spodbujanje trajnostne naravnanosti, med drugim z zagotavljanjem prenosa električne energije iz obnovljivih virov iz obratov za proizvodnjo do središč povpraševanja in shranjevanja, ter v privabljanje javnih in zasebnih naložb. V telekomunikacijskem sektorju bi morala biti finančna pomoč usmerjena predvsem v projekte, ki bodo ustvarili povpraševanje po širokopasovnih omrežjih, vključno z izgradnjo evropske infrastrukture za digitalne storitve, ki bi morala nato spodbuditi naložbe v postavitev širokopasovnih omrežij.

(56) V energetskem sektorju bi bilo treba predvidena proračunska sredstva glede na odziv trga prednostno dodeliti v obliki finančnih instrumentov. Projekti skupnega interesa v telekomunikacijskem sektorju bi morali biti upravičeni do finančne podpore Unije v obliki nepovratnih sredstev in javnih naročil za jedrne storitvene platforme, splošne storitve in horizontalne ukrepe. Dejavnosti na področju uvajanja širokopasovnih omrežij, vključno z dejavnostmi za ustvarjanje povpraševanja po teh omrežjih, bi morale biti upravičene do finančne podpore Unije v obliki finančnih instrumentov.

(57) Glede na analizo, izvedeno v okviru ocene učinka v zvezi z Uredbo (EU) št. 347/2013, naj bi bilo na področju električne energije približno 100, na področju plina pa 50 projektov skupnega interesa, ki naj bi največ prispevali k izvajanju prednostnih koridorjev in območij strateške energetske infrastrukture. Poleg tega se na podlagi pričakovane prevladujoče vloge električne energije v evropskem energetskem sistemu v naslednjih dveh desetletjih ocenjuje, da bo glavnino finančnih sredstev za energetiko v okviru IPE treba nameniti za podporo projektom skupnega interesa na področju električne energije.Ob upoštevanju, da bo to oceno morda treba spremeniti, ko bo na voljo več informacij, in dejstva, da je treba zagotoviti spoštovanje Uredbe (EU) št. 347/2013, bi morala Komisija projektom na področju električne energije nameniti ustrezno pozornost, da bi zagotovila,

▼B

da bo med letoma 2014 in 2020 glavnina finančne pomoči na voljo za te projekte, pri čemer bi bilo treba upoštevati odziv trga, kakovost in stopnjo razvitosti predlaganih ukrepov ter njihove potrebe po financiranju. Ta cilj ne pomeni posega v morebitno prerazporeditev razpoložljivih sredstev za projekte na področju energetike.

(58) Komisija bi morala opraviti vmesno in naknadno oceno, da oceni uspešnost in učinkovitost financiranja ter njegov učinek na splošne cilje IPE in prednostne naloge strategije Evropa 2020, ter o tem poročati Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru ter Odboru regij. Komisija bi morala objaviti informacije o posameznih projektih v okviru IPE. Te informacije bi bilo treba posodabljati letno.

(59) Kar zadeva promet in energetiko, je bil na podlagi sektorskih smernic, določenih v Uredbi (EU) št. 1315/2013 in Uredbi (EU) št. 347/2013, pripravljen seznam projektov, prednostnih koridorjev in območij, za katere bi se morala uporabljati ta uredba, pri čemer bi bilo treba ta seznam vključiti v Prilogo k tej uredbi. Kar zadeva promet, bi bilo treba zaradi upoštevanja morebitnih sprememb pri političnih prednostnih nalogah, tehnoloških zmogljivostih in prometnih tokovih na Komisijo prenesti pooblastila v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) za sprejemanje aktov o spremembah dela I Priloge in podrobni določitvi prednosti glede financiranja za ukrepe, upravičene do financiranja na podlagi člena 7(2), kar bi se moralo odražati tudi v delovnih programih.

(60) Da bi upoštevali dejansko raven povpraševanja po financiranju v okviru specifičnih ciljev v prometnem sektorju in se ravnali po ugotovitvah vmesne ocene, bi bilo treba v skladu s členom 290 PDEU na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov o spremembi okvirnih odstotkov za posamezne specifične prometne cilje, če se izkaže, da je potrebno več kot 5-odstotno odstopanje od okvirne dodelitve za vsakega od specifičnih prometnih ciljev, kakor je določeno v delu VI Priloge I k tej uredbi. Okvirne dodelitve za specifične cilje v sektorju prometa ne preprečujejo, da se 11 305 500 000 EUR, prenesenih iz Kohezijskega sklada, v celoti porabi za projekte v zvezi z vzpostavljanjem jedrnega omrežja ali za projekte in horizontalne prednostne naloge, opredeljene v delu I Priloge I k tej uredbi.

(61) Da bi upoštevali ugotovitve, sprejete na podlagi izvajanja IPE, vključno s tistimi iz vmesne ocene, bi bilo treba v skladu s členom 290 PDEU na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov o spremembi seznama splošnih usmeritev, ki se mora upoštevati pri določanju meril za dodelitev.

▼B

(62) Pri sprejemanju delegiranih aktov v skladu s to uredbo je zlasti pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.

(63) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z večletnimi in letnimi delovnimi programi. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

(64) Finančni interesi Unije bi morali biti v celotnem ciklu izdatkov zaščiteni s sorazmernimi ukrepi, vključno s preprečevanjem, odkrivanjem in preiskovanjem nepravilnosti, povračilom izgubljenih, napačno plačanih ali nepravilno porabljenih sredstev ter po potrebi izrekanjem kazni v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012. Evropski parlament bi moral biti obveščen o teh ukrepih.

(65) Za zagotavljanje široke in poštene konkurence za projekte, ki se financirajo v okviru IPE, bi morala pogodbena oblika ustrezati ciljem in okoliščinam projekta. Da bi dosegli čim večjo gospodarnost in zagotovili čimbolj učinkovito izpolnitev pogodbe, bi bilo treba pogodbene pogoje oblikovati tako, da bi bila tveganja, povezana s pogodbo, pošteno porazdeljena. To načelo bi bilo treba uporabljati neodvisno od tega, ali se uporabi nacionalni ali pa mednarodni vzorec pogodbe.

(66) Nekateri infrastrukturni projekti skupnega interesa, bi morda potrebovali povezavo s sosedskimi državami, državami predpristopnicami in drugimi tretjimi državami, ali pa bi jih morali prečkati. IPE bi moral omogočati poenostavljene načine za povezovanje in financiranje te infrastrukture, s čimer bi zagotovili usklajenost notranjih in zunanjih instrumentov proračuna Unije.

(67) Če tretje države in subjekti s sedežem v tretjih državah sodelujejo pri ukrepih, ki prispevajo k projektom skupnega interesa, bi nepovratna sredstva morala biti na voljo le, če ukrepa ni mogoče v zadostni meri podpreti z drugimi oblikami pomoči v okviru IPE ali drugih programov Unije.

(68) V skladu s pristopom iz člena 4(4) Uredbe (EU) št. 347/2013 se splošna usmeritev, na podlagi katere naj Komisija upošteva vpliv na družbo, podnebje in okolje, ki je opredeljena v delu V Priloge I k tej uredbi, ne bi smela uporabljati za področje energetike.

([1]) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

▼B

(69) V telekomunikacijskem sektorju bi se splošna usmeritev, da naj se upošteva stimulativni učinek podpore Unije na javne in zasebne naložbe, morala uporabljati le za tiste infrastrukture digitalnih storitev, katerih namen je spodbuditi dodatne naložbe.

(70) Splošna usmeritev,da naj se upošteva čezmejna razsežnost, se ne bi smela uporabljati v zvezi s širokopasovnimi omrežji, ker bodo vse naložbe v širokopasovne povezave, vključno s tistimi, ki se izvedejo znotraj meja države članice, izboljšale povezljivost vseevropskih telekomunikacijskih omrežij.

(71) Sodelovanje držav Evropskega združenja za prosto trgovino (Efta), ki so pogodbenice Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru (v nadaljnjem besedilu: Sporazum o EGP) v IPE, bi moralo potekati v skladu s pogoji iz Sporazuma EGP. V ta namen bi bilo treba vse sektorje, ki jih zajema ta uredba, obravnavati kot ločene programe. Sodelovanje držav Efte v IPE bi bilo treba predvideti zlasti na področju telekomunikacij.

(72) Kar zadeva promet, bi se za ugotavljanje upravičenosti projektov skupnega interesa v tretjih državah v skladu s to uredbo morali uporabljati informativni zemljevidi iz Priloge III k Uredbi (EU) št. 1315/2013. V tretjih državah, za katere v navedeni uredbi ni informativnih zemljevidov, bi projekti skupnega interesa morali biti upravičeni, če se z njimi že sodeluje z namenom, da bi se dogovorili o takšnih zemljevidih.

(73) Ker ciljev te uredbe, in sicer usklajevanja, razvoja in financiranja vseevropskih omrežij, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se lahko zaradi potrebe po njihovem usklajevanju bolje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje teh ciljev.

(74) Uredbi Sveta (ES) št. 380/2007 ter (ES) št. 67/2010 Evropskega parlamenta in Sveta [1] bi bilo zaradi jasnosti treba razveljaviti.

(75) Ta uredba bi morala začeti veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije, da se zagotovi pravočasno sprejetje delegiranih in izvedbenih aktov na podlagi te uredbe –

[1] Uredba (ES) št. 67/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2009 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih omrežij (UL L 27, 30.1.2010)

▼B

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

NASLOV I

SKUPNE DOLOČBE

POGLAVJE I

Instrument za povezovanje evrope

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba vzpostavlja Instrument za povezovanje Evrope (IPE), ki določa pogoje, metode in postopke za zagotavljanje finančne pomoči Unije za vseevropska omrežja, da se podprejo projekti skupnega interesa v sektorjih prometne, telekomunikacijske in energetske infrastrukture ter izkoristijo potencialne sinergije med temi sektorji. V tej uredbi je določena tudi razčlenitev sredstev, ki bodo na voljo v sklopu večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) "projekt skupnega interesa" pomeni projekt, opredeljen v Uredbi (EU) št. 1315/2013 ali v Uredbi (EU) št. 347/2013 ali v uredbi o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture;

(2) "čezmejni odsek" pomeni v prometnem sektorju odsek, ki zagotavlja neprekinjenost projekta skupnega interesa med najbližjima urbanima vozliščema na obeh straneh meje med državama članicama ali med državo članico in sosednjo državo;

(3) "sosednja država" pomeni državo, ki sodi v okvir evropske sosedske politike, vključno s strateškim partnerstvom, politike širitve ter Evropskega gospodarskega prostora ali Evropskega združenja za prosto trgovino;

(4) "tretja država" pomeni vsako sosednjo državo in vsako drugo državo, s katero lahko Unija sodeluje zaradi doseganja ciljev iz te uredbe;

(5) "dela" pomeni nakup, dobavo in uporabo sestavnih elementov, sistemov in storitev, vključno s programsko opremo, načrtovanje, izvajanje gradnje in montaže projekta, tehnično potrditev montaže ter začetek uporabe projekta;

▼B

(6) "študije" pomeni dejavnosti, potrebne za pripravo izvajanja projekta, kot so pripravljalne študije, študije kartiranja in izvedljivosti, študije v zvezi z ocenjevanjem, preskusi in vrednotenjem, tudi v obliki programske opreme, ter vse druge ukrepe za tehnično podporo, vključno s pripravljalnimi deli, potrebnimi za opredelitev in razvoj projekta ter za odločitev o njegovem financiranju, kot so raziskovalne dejavnosti na zadevnih lokacijah ter priprava finančnega svežnja;

(7) "ukrepi za podporo programa" pomeni, na ravni IPE, vse spremljevalne ukrepe, ki so potrebni za njegovo izvajanje in izvajanje posamičnih sektorskih smernic, kot so storitve, zlasti zagotovitev tehnične pomoči, tudi za uporabo finančnih instrumentov, ter pripravljalne dejavnosti, dejavnosti izvedljivosti, usklajevanja, spremljanja, posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, nadzora, revizije in ocenjevanja, ki so potrebne neposredno za upravljanje IPE in uresničitev njegovih ciljev. Ukrepi za podporo programa vključujejo zlasti študije, sestanke, kartiranje infrastrukture, informacije, širjenje informacij, sporočanje in ozaveščanje, odhodke v zvezi z orodji in omrežji IT za izmenjavo informacij o IPE, skupaj z vsemi drugimi odhodki za tehnično in upravno pomoč, ki jih ima Komisija in ki so lahko potrebni za upravljanje IPE ali izvajanje posamičnih sektorskih smernic. Ukrepi za podporo programa vključujejo tudi dejavnosti, ki so potrebne, da bi se zlasti v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada, lažje pripravili projekti skupnega interesa in tako pridobila sredstva v okviru te uredbe ali na finančnem trgu. Ukrepi za podporo programa po potrebi vključujejo tudi kritje stroškov izvajalske agencije, ki jo Komisija pooblasti za izvajanje posameznih delov IPE (v nadaljnjem besedilu: izvajalska agencija);

(8) "ukrep" pomeni vsako dejavnost, ki velja za finančno in tehnično neodvisno, je časovno omejena in potrebna za izvajanje projekta skupnega interesa;

(9) "upravičeni stroški" imajo isti pomen kot v Uredbi (EU, Euratom) št. 966/2012;

(10) "upravičenec" pomeni državo članico, mednarodno organizacijo, javno ali zasebno podjetje ali organ, ki je bil izbran za prejemanje finančne pomoči Unije v skladu s to uredbo in ureditvami, določenimi v ustreznem delovnem programu iz člena 17;

(11) "izvajalski organ" pomeni javno ali zasebno podjetje ali organ, ki ga za izvajanje zadevnega ukrepa imenuje upravičenec, kadar je upravičenec država članica ali mednarodna organizacija. O tem imenovanju odloča upravičenec na svojo lastno odgovornost in, če imenovanje zahteva oddajo javnih naročil, v skladu z veljavnimi pravili Unije o javnih naročilih in tovrstnimi nacionalnimi pravili;

(12) "celovito omrežje" pomeni prometno infrastrukturo, določeno v skladu s poglavjem II Uredbe (EU) št. 1315/2013;

▼B

(13) "jedrno omrežje" pomeni prometno infrastrukturo, določeno v skladu s poglavjem III Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(14) "koridorji jedrnega omrežja" pomeni instrument za spodbujanje usklajenega vzpostavljanja jedrnega omrežja, kot je določeno v poglavju IV Uredbe (EU) št. 1315/2013 in v delu I Priloge I k tej uredbi;

(15) "ozko grlo" v prometnem sektorju pomeni fizično, tehnično ali funkcionalno oviro, ki hromi sistem in s tem vpliva na neprekinjenost tokov na dolge razdalje ali čezmejnih tokov, odpraviti pa jo je mogoče z izgradnjo nove infrastrukture ali bistveno nadgradnjo obstoječe infrastrukture, zaradi česar bi se lahko stanje bistveno izboljšalo in s tem odpravilo omejitve ozkega grla;

(16) "prednostna naloga" pomeni katerega koli od prednostnih koridorjev na področju električne energije, prednostnih koridorjev na področju plina in na prednostnih tematskih področjih, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) št. 347/2013;

(17) "telematske aplikacije" pomeni aplikacije, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 1315/2013;

(18) "energetska infrastruktura" pomeni infrastrukturo, kot je opredeljena v Uredbi (EU) št. 347/2013;

(19) "sinergija med sektorji" pomeni, da v vsaj dveh izmed sektorjev prometa, telekomunikacij in energetike iz te uredbe obstajajo podobni ali medsebojno dopolnjujoči se ukrepi, ki bi lahko na podlagi združevanja finančnih, tehničnih ali kadrovskih virov privedli do optimizacije stroškov ali rezultatov;

(20) "izolirano omrežje" pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, kot je opredeljen v Uredbi (EU) št. 1315/2013.

Člen 3

Splošni cilji

IPE omogoča, da so projekti skupnega interesa pripravljeni in izvedeni v okviru politike vseevropskih omrežij v prometnem, telekomunikacijskem in energetskem sektorju. IPE podpira zlasti izvajanje tistih projektov skupnega interesa, katerih cilj je razvoj in vzpostavitev nove infrastrukture in novih storitev ali nadgraditev obstoječe infrastrukture in obstoječih storitev v prometnem, telekomunikacijskem in energetskem sektorju. Prednost imajo manjkajoče povezave v prometnem sektorju. IPE prispeva tudi k podpori projektov, ki zagotavljajo evropsko dodano vrednost in znatne koristi za družbo, a na trgu ne morejo pridobiti zadostnih finančnih sredstev. Za prometni, telekomunikacijski in energetski sektor veljajo naslednji splošni cilji:

(a) prispevati k pametni, trajnostni in vključujoči rasti v skladu s strategijo Evropa 2020 z razvijanjem sodobnih in visoko zmogljivih vseevropskih omrežij, ki upoštevajo pričakovane prihodnje prometne tokove in s tem koristijo celotni Uniji v smislu boljše

▼B

konkurenčnosti na svetovnem trgu ter gospodarske, socialne in teritorialne kohezije na notranjem trgu in ustvarjati okolje, ki bi bilo s kombiniranjem finančnih instrumentov in neposredne podpore Unije, če bi bilo v primeru danih projektov takšno kombiniranje instrumentov možno, in ustreznim izkoriščanjem sinergij med sektorji ugodnejše za zasebne, javne ali javno-zasebne naložbe.

Doseganje tega cilja se meri na podlagi obsega naložb zasebnih, javnih ali javno-zasebnih partnerstev v projekte skupnega interesa in zlasti z obsegom zasebnih naložb v projekte skupnega interesa, izvedenih s finančnimi instrumenti iz te uredbe. Posebna pozornost je namenjena učinkoviti uporabi javnih naložb;

(b) omogočiti Uniji doseganje trajnostnih razvojnih ciljev, vključno z najmanj 20-odstotnim zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov glede na raven iz leta 1990, 20-odstotnim izboljšanjem energetske učinkovitosti in povečanjem deleža energije iz obnovljivih virov na 20 odstotkov do leta 2020, ter tako prispevati k doseganju srednje- in dolgoročnih ciljev Unije v zvezi z dekarbonizacijo, hkrati pa zagotoviti večjo solidarnost med državami članicami.

Člen 4

Posebni sektorski cilji

1. Brez poseganja v splošne cilje iz člena 3 IPE prispeva k doseganju posebnih sektorskih ciljev iz odstavkov 2, 3 in 4 tega člena

2. IPE vprometnem sektorju podpira projekte skupnega interesa, kot so opredeljeni v členu 7(2) Uredbe (EU) št. 1315/2013, ki zasledujejo naslednje cilje, ki so natančneje določeni v členu 4 navedene uredbe:

(a) odpravljanje ozkih grl, izboljšanje interoperabilnosti železniškega sistema, vzpostavitev manjkajočih povezav, zlasti pa izboljšanje čezmejnih odsekov. Doseganje tega cilja se meri:

(i) s številom novih ali izboljšanih čezmejnih povezav,

(ii) s številom kilometrov železniških prog, prilagojenih evropskemu standardu nominalne tirne širine in opremljenih z ERTMS,

(iii) s številom odpravljenih ozkih grl in odsekov s povečano zmogljivostjo na prometnih poteh za vse načine prevoza, financiranih v okviru IPE,

(iv) z dolžino omrežja celinskih plovnih poti po posameznih razredih v Uniji in

(v) z dolžino železniškega omrežja v Uniji, nadgrajenega v skladu z zahtevami iz člena 39(2) Uredbe (EU) št. 1315/2013;

▼B

(b) dolgoročno zagotavljanje trajnostnih in učinkovitih prometnih sistemov zaradi priprave na pričakovane prihodnje prometne tokove in omogočanja dekarbonizacije vseh načinov prevoza s prehodom na inovativne nizkoogljične in energetsko učinkovite prometne tehnologije ob zagotavljanju čim večje možne varnosti. Doseganje tega cilja se meri:

(i) s številom točk za oskrbo z alternativnimi gorivi za vozila, ki uporabljajo jedrno cestno omrežje TEN-T v Uniji,

(ii) s številom celinskih in pomorskih pristanišč v jedrnem omrežju TEN-T v Uniji, ki imajo točke za oskrbo z alternativnimi gorivi, ter

(iii) z zmanjšanjem števila smrtnih žrtev v cestnem omrežju v Uniji;

(c) optimiziranje združevanja in medsebojne povezave načinov prevoza ter izboljšanje interoperabilnosti prevoznih storitev, ob hkratnem zagotavljanju dostopnosti prometne infrastrukture. Doseganje tega cilja se meri:

(i) s številom večmodalnih logističnih platform, vključno s celinskimi in pomorskimi pristanišči ter letališči, povezanimi z železniškim omrežjem,

(ii) s številom izboljšanih železniško-cestnih terminalov in številom izboljšanih ali novih povezav med pristanišči prek pomorskih avtocest,

(iii) s številom kilometrov celinskih plovnih poti, kjer so na voljo RIS, in

(iv) z ravnjo izvajanja sistema SESAR ter uporabe VTMIS in ITS v sektorju cestnega prometa.

Kazalniki iz tega odstavka se ne uporabljajo za države članice, ki nimajo železniškega omrežja oziroma omrežja celinskih plovnih poti.

Ti kazalniki ne predstavljajo meril za izbor ali upravičenost ukrepov za podporo iz IPE.

Okvirni odstotki, ki odražajo delež vseh proračunskih sredstev iz točke (a) člena 5(1), ki se dodelijo vsakemu od treh posebnih ciljev za prometni sektor, so določeni v delu IV Priloge I k tej uredbi. Komisija od teh okvirnih odstotkov ne sme odstopiti za več kot 5 odstotnih točk.

3. IPE v energetskem sektorju podpira projekte skupnega interesa za uresničitev enega ali več naslednjih ciljev:

(a) povečanje konkurenčnosti s spodbujanjem nadaljnjega povezovanja notranjega energetskega trga ter čezmejne interoperabilnosti elektroenergetskih in plinskih omrežij. Doseganje tega cilja se meri naknadno na podlagi:

▼B

(i) števila projektov za učinkovito medsebojno povezovanje omrežij držav članic in odpravo notranjih omejitev;

(ii) zmanjšanja ali odprave energetske osamitve držav članic;

(iii) odstotka čezmejne prenosne zmogljivosti za električno energijo glede na razpoložljivo proizvodno zmogljivost za električno energijo v zadevnih državah članicah;

(iv) zbliževanja cen na trgu s plinom in/ali elektriko v zadevnih državah članicah ter

(v) deleža najvišje konične obremenitve dveh zadevnih držav članic, pokritih z medsebojno plinsko povezavo z obrnljivo smerjo toka;

(b) izboljšanje zanesljive oskrbe z energijo v Uniji.

Doseganje tega cilja se meri naknadno na podlagi:

(i) števila projektov, ki omogočajo diverzifikacijo virov oskrbe, dobavnih partnerjev in oskrbovalnih poti;

(ii) števila projektov za povečanje zmogljivosti shranjevanja;

(iii) odpornosti sistema ob upoštevanju števila motenj v oskrbi in njihovega trajanja;

(iv) preprečevanja omejevanja oskrbe z energijo iz obnovljivih virov;

(v) povezav izoliranih trgov z bolj raznovrstnimi viri oskrbe;

(vi) optimalne uporabe razpoložljive energetske infrastrukture;

(c) prispevanje k trajnostnemu razvoju in varstvu okolja, med drugim z vključevanjem energije iz obnovljivih virov v prenosno omrežje ter razvojem pametnih energetskih omrežij in omrežij za transport ogljikovega dioksida.

Doseganje tega cilja se meri naknadno na podlagi:

(i) količine električne energije iz obnovljivih virov, prenesene iz obratov za proizvodnjo do glavnih središč porabe in shranjevanja;

(ii) preprečevanja omejevanja oskrbe z energijo iz obnovljivih virov;

(iii) števila izvedenih projektov za vzpostavitev pametnih omrežij, ki so bili financirani v okviru IPE, in odziva na povpraševanje, ki so ga ti projekti sprožili;

(iv) količine emisij CO_2, ki so jih projekti, financirani v okviru IPE, preprečili.

▼B

kazalniki iz tega odstavka, ki se uporabljajo za naknadno merjenje doseganja ciljev, niso merila za izbor ali upravičenost ukrepov za podporo iz IPE.

Pogoji za upravičenost do finančne pomoči Unije za projekte skupnega interesa so določeni v členu 14 Uredbe (EU) št. 347/2013, merila za izbor projektov skupnega interesa pa so določena v členu 4 navedene uredbe.

4 IPE v telekomunikacijskem sektorju podpira ukrepe za uresničitev ciljev, ki so določeni v uredbi o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture.

Člen 5

Proračun

1. Finančna sredstva za izvajanje IPE za obdobje od 2014 do 2020 znašajo 33 242 259 000 EUR ([1]) v tekočih cenah. Ta znesek se razdeli, kot sledi:

(a) prometni sektor: 26 250 582 000 EUR, od katerih se 11 305 500 000 EUR prenese iz Kohezijskega sklada, da se v skladu s to uredbo porabi samo v državah članicah, ki so upravičene do financiranja iz Kohezijskega sklada;

(b) telekomunikacijski sektor: 1 141 602 000 EUR;

(c) energetski sektor: 5 850 075 000 EUR.

Ti zneski ne vplivajo na uporabo mehanizma prilagodljivosti, določenega v Uredbi Sveta (EU, Euratom) št. 1311/2013 ([2]).

2. S finančnimi sredstvi za izvajanje IPE se krijejo stroški, povezani z:

(a) ukrepi, ki prispevajo k projektom skupnega interesa, in ukrepi za podporo programa, kakor so določeni v členu 7;

(b) ukrepi za podporo programa, ki jih sestavljajo stroški za tehnično in upravno pomoč, ki jih ima Komisija pri upravljanju IPE, kar vključuje stroške, potrebne za prehod med IPE in ukrepi, sprejetimi v skladu z Uredbo (ES) št. 680/2007, in sicer v višini največ 1 % finančnih sredstev; stroški izvajalske agencije so vključeni v to zgornjo mejo.

([1]) Finančna sredstva IPE za obdobje 2014 do 2020 v stalnih cenah iz leta 2011 so 29 300 milijonov EUR, ki so razdeljena: 23 174 milijarde EUR, vključno 10 milijard EUR za kohezijske države (promet), 5 126 milijarde EUR (energetika), 1 milijardo EUR (telekomunikacije).

([2]) Uredba Sveta (EU, Euratom) št. 1311/2013 z dne 2. decembra 2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020 (UL L 347, 20.12.2013, str. 884).

▼B

3. Po vmesni oceni iz člena 27(1) lahko Evropski parlament in Svet na predlog Komisije sredstva, dodeljena v skladu z odstavkom 1, prerazporedita med prometnim, telekomunikacijskim in energetiskim sektorjem, izjema je znesek 11 305 500 000 EUR, prenesen iz Kohezijskega sklada za financiranje projektov prometnega sektorja v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada.

4. Letne odobritve potrdita Evropski parlament in Svet v mejah večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020.

POGLAVJE II

Oblike financiranja in finančne določbe

Člen 6

Oblike finančne pomoči

1. IPE se izvaja z eno ali več oblikami finančne pomoči iz Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012, zlasti z nepovratnimi sredstvi, javnimi naročili in finančnimi instrumenti.

2. Za namene te uredbe delovni programi iz člena 17 določijo oblike finančne pomoči, zlasti nepovratna sredstva, javna naročila ali finančne instrumente.

3. Komisija lahko na podlagi analize stroškov in koristi izvajanje IPE delno prenese na organe iz točke (a) člena 58(1) in člena 62 Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012, zlasti na izvajalsko agencijo, z namenom, da se izvajanje prilagodi zahtevam po optimalnem upravljanju in učinkovitosti IPE v prometnem, telekomunikacijskem in energetskem sektorju. Komisija lahko izvajanje IPE delno prenese tudi na organe iz točke (c) člena 58(1) Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012.

Člen 7

Upravičenost do finančne pomoči in pogoji za njeno dodelitev

1. Do podpore preko finančne pomoči Unije, v obliki nepovratnih sredstev, javnih naročil in finančnih instrumentov so upravičeni le ukrepi, ki prispevajo k projektom skupnega interesa v skladu z uredbama (EU) št. 1315/2013 in (EU) št. 347/2013 in uredbo o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture, ter ukrepi za podporo programa).

2. V prometnem sektorju so do podpore preko finančne pomoči Unije v obliki javnih naročil in finančnih instrumentov v skladu s to uredbo upravičeni le ukrepi, ki prispevajo k projektom skupnega interesa v skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013, in ukrepi za podporo programa. Do prejemanja finančne pomoči Unije v obliki nepovratnih sredstev so v skladu s to uredbo upravičeni le:

▼B

(a) ukrepi za vzpostavitev jedrnega omrežja v skladu s poglavjem III Uredbe (EU) št. 1315/2013, vključno z uvajanjem novih tehnologij in inovacij v skladu s členom 33 navedene uredbe, ter izvajanje projektov in horizontalnih prednostnih nalog iz dela I Priloge I k tej uredbi;

(b) ukrepi za vzpostavljanje celovitega omrežja v skladu s poglavjem II Uredbe (EU) št. 1315/2013, kadar takšni ukrepi prispevajo k vzpostavitvi manjkajočih povezav, pospeševanju čezmejnih prometnih tokov ali odpravljanju ozkih grl ter kadar ti ukrepi obenem prispevajo k razvoju jedrnega omrežja ali povezujejo koridorje jedrnega omrežja ali kadar takšni ukrepi prispevajo k uvajanju ERTMS na glavnih smereh koridorjev za tovorni železniški promet, kot je določeno v Prilogi k Uredbi (EU) št. 913/2010, in sicer do zgornje meje 5 % finančnih sredstev za promet, kot je določeno v členu 5 te uredbe;

(c) študije za projekte skupnega interesa, kakor so opredeljeni v točkah (b) in (c) člena 8(1) Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(d) študije za čezmejne prednostne projekte, kot so opredeljeni v Prilogi III k Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta [1];

(e) ukrepi za podporo projektov skupnega interesa, kot so opredeljeni v točkah (a), (d) in (e) člena 8(1) Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(f) ukrepi za izgradnjo prometne infrastrukture na vozliščih jedrnega omrežja, tudi urbanih vozliščih, opredeljenih v členu 41 Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(g) ukrepi za podporo sistemov telematskih aplikacij v skladu s členom 31 Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(h) ukrepi za podporo storitev tovornega prometa v skladu s členom 32 Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(i) ukrepi za zmanjšanje hrupa železniškega tovornega prometa, vključno z dodatnim opremljanjem obstoječega voznega parka v sodelovanju z npr. železniškim sektorjem;

(j) ukrepi za podporo programa;

(k) ukrepi za izvajanje varne in varovane infrastrukture v skladu s členom 34 Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(l) ukrepi za podporo pomorskih avtocest, kot je določeno v členu 21 Uredbe (EU) št. 1315/2013.

Ukrepi, povezani s prometom, ki vključujejo čezmejni odsek ali del takega odseka, so upravičeni do prejemanja finančne pomoči Unije, le če glede dokončanja čezmejnega odseka obstaja pisni dogovor med zadevnimi državami članicami ali med zadevnimi državami članicami in tretjimi državami.

[1] Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja(UL L 204, 5.8.2010, str. 1).

▼B

3. V energetskem sektorju so do finančne pomoči Unije v obliki finančnih instrumentov, javnih naročil in nepovratnih sredstev v skladu s to uredbo upravičeni vsi ukrepi za izvajanje takšnih projektov skupnega interesa, ki zadevajo prednostne koridorje in področja iz dela II Priloge I k tej uredbi in ki izpolnjujejo pogoje iz člena 14 Uredbe (EU) št. 347/2013, ter ukrepi za podporo programa.

Da bi omogočili najučinkovitejšo uporabo proračuna Unije in s tem povečali multiplikacijski učinek finančne pomoči Unije, Komisija – če je le primerno – finančno pomoč zagotovi prednostno v obliki finančnih instrumentov, in sicer glede na odziv trga nanje in ob upoštevanju zgornje meje za uporabo finančnih instrumentov v skladu s členoma 14(2) in 21(4).

4. V telekomunikacijskem sektorju so do prejemanja finančne pomoči Unije v skladu s to uredbo upravičeni vsi ukrepi za izvajanje projektov skupnega interesa in ukrepi za podporo programa, ki so opredeljeni v uredbi o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture in izpolnjujejo v njej določena merila za upravičenost, in sicer se:

(a) splošne storitve, jedrne storitvene platforme in ukrepi za podporo programa financirajo z nepovratnimi sredstvi in/ali naročili;

(b) ukrepi na področju širokopasovnih omrežij financirajo s finančnimi instrumenti.

5. Ukrepi, pri katerih obstajajo sinergije med sektorji in ki prispevajo k projektom skupnega interesa, upravičenim na podlagi vsaj dveh uredb iz točke 1 člena 2, so do prejemanja finančne pomoči v skladu s to uredbo za namene večsektorskih razpisov za zbiranje predlogov iz člena 17(7) upravičeni le, če je mogoče dele in stroške takšnega ukrepa jasno ločiti glede na posamezen sektor v smislu odstavkov (2), (3) in (4) tega člena.

POGLAVJE III

Nepovratna sredstva

Člen 8

Oblike nepovratnih sredstev in upravičeni stroški

1. Nepovratna sredstva iz te uredbe so lahko v kateri koli obliki iz Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012.

Delovni programi iz člena 17 te uredbe določajo oblike nepovratnih sredstev, ki se lahko uporabijo za financiranje zadevnih ukrepov.

2. Brez poseganja v Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012 so lahko odhodki za ukrepe na podlagi projektov, vključenih v prve večletne in letne delovne programe, upravičeni od 1. januarja 2014 dalje.

▼B

3. Upravičeni so lahko le odhodki, ki so nastali v državah članicah, razen če projekt skupnega interesa zadeva ozemlje ene ali več tretjih držav in kadar je ukrep nujen za doseganje ciljev zadevnega projekta.

4. Stroški opreme in infrastrukture, ki jih upravičenec obravnava kot kapitalske odhodke, so lahko v celoti upravičeni.

5. Odhodki, povezani z okoljskimi študijami o varovanju okolja in upoštevanju ustreznega prava Unije, so lahko upravičeni.

6. Odhodki, povezani z nakupom zemljišča, niso upravičeni stroški, razen v primeru sredstev, prenesenih iz Kohezijskega sklada v prometni sektorju v skladu z uredbo, ki predpisuje skupne določbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter splošne določbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu.

7. Upravičeni stroški vključujejo davek na dodano vrednost (DDV) v skladu s točko (c) člena 126(3) Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012.

Kar zadeva sredstva v višini 11 305 500 000 EUR, prenesenih iz Kohezijskega sklada, ki se porabijo v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada, se glede upravičenosti DDV uporabljajo pravila, ki veljajo za Kohezijski sklad, iz uredbe, ki predpisuje skupne določbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter splošne določbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu.

8. Pravila o upravičenosti stroškov upravičencev se smiselno uporabljajo za stroške izvajalskih organov.

Člen 9

Pogoji za sodelovanje

1. Predloge predloži ena ali več držav članic ali – s soglasjem zadevnih držav članic – mednarodne organizacije, skupna podjetja ali javna ali zasebna podjetja ali organi s sedežem v državah članicah.

2. Predloge lahko predložijo subjekti, ki niso pravne osebe v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo, če imajo njihovi predstavniki pooblastilo, da v njihovem imenu prevzamejo pravne obveznosti in zagotovijo enako jamstvo za zaščito finančnih interesov Unije kot pravne osebe.

3. Predlogi, ki jih predložijo fizične osebe, niso upoštevani.

▼B

4. Tretje države in subjekti s sedežem v tretjih državah lahko sodelujejo pri ukrepih, ki prispevajo k projektom skupnega interesa, kadar je to potrebno za doseganje ciljev danega projekta skupnega interesa in kadar je njihovo sodelovanje ustrezno utemeljeno.

Ne morejo prejeti finančne pomoči v skladu s to uredbo, razen če je tako financiranje nujno za doseganje ciljev danega projekta skupnega interesa.

5. Večletni in letni delovni programi iz člena 17 lahko vsebujejo dodatna posebna pravila o predložitvi predlogov.

Člen 10

Ravni financiranja

1. Razen v primerih iz Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 se predlogi izberejo na podlagi razpisov za zbiranje predlogov na podlagi delovnih programov iz člena 17 te uredbe.

2. Znesek finančne pomoči Unije v prometnem sektorju ne presega:

(a) v zvezi z nepovratnimi sredstvi za študije: 50 % upravičenih stroškov;

(b) v zvezi z nepovratnimi sredstvi za dela:

(i) za železniška omrežja in cestna omrežja v primeru držav članic, ki na svojem ozemlju nimajo vzpostavljenega nobenega železniškega omrežja, ali držav članic ali dela njihovega ozemlja z izoliranim omrežjem brez železniškega tovornega prometa na dolge razdalje: 20 % upravičenih stroškov; pri ukrepih za odpravljanje ozkih grl se stopnja financiranja lahko poveča na največ 30 %; pri ukrepih, povezanih z čezmejnimi odseki, in ukrepih za izboljšanje interoperabilnosti železniškega sistema pa na 40 %;

(ii) za celinske plovne poti: 20 % upravičenih stroškov; pri ukrepih za odpravljanje ozkih grl se lahko stopnja financiranja poveča na največ 40 % in pri ukrepih, povezanih z čezmejnimi odseki na največ 40 %;

(iii) za celinski promet, povezave z večmodalnimi logističnimi platformami in njihov razvoj, vključno s povezavami s celinskimi in morskimi pristanišči in letališči, ter razvoj pristanišč: 20 % upravičenih stroškov;

(iv) za ukrepe za zmanjšanje hrupa železniškega tovornega prometa, vključno z dodatnim opremljanjem obstoječega voznega parka: 20 % upravičenih stroškov do skupne zgornje meje 1 % proračunskih sredstev iz točke (a) člena 5(1);

▼B

(v) za boljšo dostopnost do prometne infrastrukture za invalide: 30 % upravičenih stroškov prilagoditvenih del, ki v nobenem primeru ne presežejo 10 % skupnih upravičenih stroškov del;

(vi) za ukrepe v podporo novim tehnologijam in inovacijam za vse načine prevoza: 20 % upravičenih stroškov;

(vii) za ukrepe v podporo čezmejnim cestnim odsekom: 10 % upravičenih stroškov;

(c) v zvezi z nepovratnimi sredstvi za sisteme in storitve telematskih aplikacij:

(i) za komponente na tleh v sklopu ERTMS, sistema SESAR, RIS in VTMIS: 50 % upravičenih stroškov;

(ii) za komponente na tleh v sklopu ITS za sektor cestnega prometa: 20 % upravičenih stroškov;

(iii) za komponente na vozilu v sklopu ERTMS: 50 % upravičenih stroškov;

(iv) za komponente na tleh v sklopu sistema SESAR, RIS, VTMIS in ITS za sektor cestnega prometa: 20 % upravičenih stroškov do skupne zgornje meje 5 % proračunskih sredstev iz točke (a) člena 5(1);

(v) za ukrepe v podporo razvoju pomorskih avtocest: 30 % upravičenih stroškov.

Komisija ustvari pogoje, ki so ugodni za oblikovanje projektov za razvoj pomorskih avtocest v sodelovanju s tretjimi državami;

(vi) za sisteme telematskih aplikacij, ki niso sistemi, navedeni v točkah (i) do (iv), storitve tovornega prevoza in zagotavljanje parkirnih mest v jedrnem cestnem omrežju: 20 % upravičenih stroškov.

3. V energetskem sektorju znesek finančne pomoči Unije ne presega 50 % upravičenih stroškov študij in/ali del. Stopnje financiranja se lahko pri ukrepih, za katere je v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) št. 347/2013 dokazano, da zagotavljajo visoko stopnjo zanesljive oskrbe z energijo na ravni regij ali celotne Unije ali krepijo solidarnost Unije ali ponujajo zelo inovativne rešitve, povečajo na največ 75 %.

4. Znesek finančne pomoči Unije v telekomunikacijskem sektorju ne presega:

(a) za ukrepe na področju splošnih storitev: 75 % upravičenih stroškov;

(b) za horizontalne ukrepe, vključno s kartiranjem infrastrukture, medinstitucionalnim sodelovanjem in tehnično pomočjo: 75 % upravičenih stroškov.

▼B

Jedrne storitvene platforme se običajno financirajo z javnimi naročili. Izjemoma se lahko financirajo z nepovratnimi sredstvi, ki krijejo do 100 % upravičenih stroškov brez poseganja v načelo sofinanciranja.

5. Stopnje financiranja se lahko za ukrepe, pri katerih obstajajo sinergije med vsaj dvema sektorjema, zajetima v IPE, povečajo za največ 10 odstotnih točk glede na odstotke iz odstavkov 2, 3 in 4. To povečanje se ne uporablja za stopnje financiranja iz člena 11.

6. Znesek finančne pomoči, ki se dodeli za izbrane ukrepe, se prilagodi na podlagi analize stroškov in koristi za posamezen projekt, razpoložljivosti proračunskih sredstev Unije ter potrebe po zagotavljanju čim večjega vzvoda financiranja Unije.

Člen 11

Posebni razpisi za dodelitev sredstev, prenesenih iz Kohezijskega sklada, v prometnem sektorju

1. Kar zadeva sredstva v višini 11 305 500 000 EUR, prenesena iz Kohezijskega sklada, ki se porabijo izključno v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada, se za projekte za vzpostavljanje jedrnega omrežja ali projekte in horizontalne prednostne naloge, opredeljene v delu I Priloge I, objavijo posebni razpisi izključno v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada.

2. Za take posebne razpise se uporabljajo pravila, ki v skladu s to uredbo veljajo za prometni sektor. Do 31. decembra 2016 se pri izbiri projektov, ki so upravičeni do financiranja, upoštevajo nacionalne dodelitve iz Kohezijskega sklada. Z učinkom od 1. januarja 2017 se sredstva, ki so bila prenesena v IPE in za katera niso bile prevzete obveznosti za noben projekt prometne infrastrukture, dajo na voljo vsem državam članicam, upravičenim do sredstev iz Kohezijskega sklada, za financiranje projektov prometne infrastrukture v skladu s to uredbo.

3. Da se zagotovi podpora državam članicam, upravičenim do sredstev Kohezijskega sklada, ki imajo lahko težave pri načrtovanju projektov, ki so dovolj dodelani in/ali kakovostni in imajo zadostno dodano vrednost za Unijo, se posebna pozornost nameni ukrepom za podporo programa, namenjenim krepitvi institucionalnih zmogljivosti in učinkovitosti javnih uprav in služb v zvezi z razvojem in izvajanjem projektov iz dela I Priloge I. Da se v vseh državah članicah, upravičenih do sredstev Kohezijskega sklada, zagotovi čim boljša absorpcija prenesenih sredstev, lahko Komisija organizira dodatne razpise.

4. Sredstva v višini 11 305 500 000 EUR, prenesena iz Kohezijskega sklada, se lahko uporabijo za prevzem proračunskih obveznosti za finančne instrumente v skladu s to uredbo šele od 31. januarja 2017 dalje. Od tega dne se sredstva v višini 11 305 500 000 EUR, prenesena iz Kohezijskega sklada, lahko uporabijo za prevzem proračunskih obveznosti za projekte, za katere so pooblaščeni subjekti že prevzeli pogodbene obveznosti.

▼B

5. Kar zadeva sredstva v višini 11 305 500 000 EUR, prenesena iz Kohezijskega sklada, ki se porabijo izključno v državah članicah, upravičenih do financiranja iz Kohezijskega sklada, so ne glede na člen 10 najvišje stopnje financiranja stopnje, ki se uporabljajo za Kohezijski sklad, iz uredbe, ki predpisuje skupne določbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter splošne določbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu, in sicer za:

(a) ukrepe v zvezi z nepovratnimi sredstvi za študije;

(b) ukrepe v zvezi z nepovratnimi sredstvi za dela:

(i) železnica in celinske plovne poti;

(ii) ukrepi v podporo čezmejnim cestnim odsekom in – v primeru držav članic brez železniških omrežij – cestnemu omrežju TEN-T;

(iii) ukrepi za celinski promet, povezave z večmodalnimi logističnimi platformami in njihov razvoj, vključno s povezavami s celinskimi in morskimi pristanišči in letališči, vključno z avtomatskimi napravami za spreminjanje tirne širine, ter razvoj pristanišč, vključno z zmogljivostmi za lomljenje ledu, in povezovalnih točk, pri čemer se posebna pozornost nameni železniškim povezavam, razen v primeru držav članic brez železniškega omrežja;

(c) ukrepe v zvezi z nepovratnimi sredstvi za sisteme in storitve telematskih aplikacij:

(i) ERTMS, RIS, VTMIS, sistem SESAR in ITS za sektor cestnega prometa;

(ii) drugi sistemi telematskih aplikacij;

(iii) ukrepi v podporo razvoju pomorskih avtocest;

(d) ukrepe v zvezi z nepovratnimi sredstvi za podporo novim tehnologijam in inovacijam za vse načine prevoza.

Člen 12

Preklic, zmanjšanje, začasna ustavitev in prekinitev izplačila nepovratnih sredstev

1. Komisija, razen v ustrezno utemeljenih primerih, razveljavi finančno pomoč, dodeljeno za študije, ki se niso začele izvajati v enem letu po datumu za začetek izvajanja, določenem v pogojih, ki veljajo za dodelitev pomoči, ali v dveh letih po tem datumu, če gre za katere koli druge ukrepe, upravičene za pridobitev finančne pomoči v skladu s to uredbo.

▼B

2. Komisija lahko začasno ustavi, zmanjša, izterja finančno pomoč ali prekine njeno izplačevanje v skladu s pogoji iz Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 ali na podlagi ocene o napredku projekta, zlasti v primeru večjih zamud pri izvajanju ukrepa.

3. Komisija lahko zahteva celotno ali delno vračilo odobrene finančne pomoči, če izvajanje ukrepa, ki prejema finančno pomoč, ni končano v dveh letih po datumu za končanje, določenem v pogojih, ki veljajo za dodelitev pomoči,.

4. Komisija, preden sprejme kakršno koli odločitev iz odstavkov 1, 2 in 3 tega člena, primer ob usklajevanju z organi, ki so ustrezno navedeni v členu 6(3), temeljito preuči in se posvetuje z zadevnimi upravičenci, tako da ti lahko v razumnem času predložijo svoje pripombe. Po vmesni oceni Komisija obvesti Evropski parlament in Svet o vseh odločitvah v zvezi z vsakoletnim sprejemanjem delovnih programov iz člena 17.

POGLAVJE IV

Javna naročila

Člen 13

Javna naročila

1. Pri postopkih javnega naročanja, ki jih izvaja Komisija ali organi iz člena 6(3) v svojem imenu ali skupaj z državami članicami se lahko:

(a) določijo posebni pogoji, kot je kraj izvedbe naročenih dejavnosti, kadar so taki pogoji ustrezno utemeljeni s cilji ukrepov in če taki pogoji ne kršijo načel javnega naročanja na ravni Unije in nacionalni ravni;

(b) v okviru istega postopku odobri oddaja več javnih naročil ("več izvajalcev").

2. Kadar je to ustrezno utemeljeno in potrebno zaradi izvajanja ukrepov, se lahko odstavek 1 uporablja tudi za postopke javnega naročanja, ki jih izvedejo upravičenci do nepovratnih sredstev.

POGLAVJE V

Finančni instrumenti

Člen 14

Vrste finančnih instrumentov

1. Finančni instrumenti, vzpostavljeni v skladu z naslovom VIII Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012, se lahko uporabljajo za omogočanje lažjega dostopa do financiranja za subjekte, ki izvajajo ukrepe,

▼B

s katerimi prispevajo k projektom skupnega interesa, kot je določeno v uredbah (EU) št. 1315/2013 in (EU) št. 347/2013 ter uredbi o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture, ter k doseganju njihovih ciljev. Finančni instrumenti temeljijo na predhodnih ocenah tržnih nepopolnosti ali neoptimalnih naložbenih okoliščin in potreb po vlaganju. Glavni pogoji in postopki za posamezne finančne instrumente so določeni v delu III Priloge I k tej uredbi.

2. Skupni prispevek iz proračuna Unije za finančne instrumente ne presega 10 % celotnih finančnih sredstev IPE iz člena 5(1).

3. Vsi finančni instrumenti, vzpostavljeni v skladu z Uredbo (ES) št. 680/2007, in instrument delitve tveganja za projektne obveznice, vzpostavljen v skladu s Sklepom št. 1639/2006/ES ([1]), se lahko po potrebi in po predhodni oceni združijo s tistimi iz te uredbe.

Združitev projektnih obveznic je predmet vmesnega poročila, ki se v skladu z Uredbo (ES) št. 680/2007 in Sklepom št. 1639/2006/ES pripravi v drugi polovici leta 2013. Pobuda za projektne obveznice se začne izvajati postopoma, in sicer z zgornjo mejo 230 milijonov EUR v letih 2014 in 2015. Celovito izvajanje pobude je predmet celovite neodvisne ocene, ki bo izvedena leta 2015, kakor je določeno v Uredbi (ES) št. 680/2007 in Sklepu št. 1639/2006/ES. Ob upoštevanju te ocene in vseh možnosti Komisija preuči, ali so potrebne ustrezne regulativne spremembe, med drugim spremembe zakonodaje, zlasti če predvideni odziv trga ni zadovoljiv ali če se zagotovijo zadostni alternativni viri dolgoročnega financiranja dolga.

4. Uporabljeni so lahko naslednji finančni instrumenti:

(a) lastniški instrumenti, kot so investicijski skladi, namenjeni zagotavljanju tveganega kapitala za ukrepe, ki prispevajo k projektom skupnega interesa;

(b) posojila in/ali jamstva, ki jih omogočajo instrumenti na osnovi delitve tveganja, vključno z mehanizmi izboljšave kreditne kvalitete projektnih obveznic, namenjenimi podpori posameznim projektom ali projektnim portfeljem, ki jih z lastnimi sredstvi izda finančna institucija s prispevkom Unije k rezervacijam in/ali dodelitvi kapitala.

Člen 15

Pogoji za dodeljevanje finančne pomoči prek finančnih instrumentov

1. Ukrepi, za katere se pridobi financiranje v okviru finančnih instrumentov, se izbirajo na podlagi zapadlosti in spodbujajo sektorsko diverzifikacijo v skladu s členoma 3 in 4 ter geografsko ravnovesje med državami članicami. Ukrepi:

([1]) Sklep št. 1639/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 2006 o ustanovitvi Okvirnega programa za konkurenčnost in inovativnost (2007–2013) (UL L 310, 9.11.2006, str. 15).

▼B

(a) zagotavljajo evropsko dodano vrednost;

(b) so v skladu s cilji strategije Evropa 2020;

(c) zagotavljajo učinek finančnega vzvoda pomoči Unije, kar pomeni, da je njihov namen aktivirati skupne naložbe, večje od vrednosti prispevka Unije, v skladu z vnaprej opredeljenimi kazalniki.

2. Unija, katera koli država članica ali drugi vlagatelji lahko poleg prispevkov, prejetih v okviru finančnih instrumentov, zagotovijo dodatno finančno pomoč, če Komisija soglaša s katero koli spremembo meril glede upravičenosti ukrepov in/ali naložbene strategije instrumenta, ki bi lahko bila potrebna zaradi dodatnega prispevka.

3. Cilj finančnih instrumentov je izboljšati multiplikacijski učinek porabe Unije s pritegnitvijo dodatnih sredstev zasebnih vlagateljev. S finančnimi instrumenti se lahko ustvarijo sprejemljivi donosi, s čimer se dosežejo cilji drugih partnerjev ali vlagateljev, hkrati pa se ohranja vrednost sredstev iz proračuna Unije.

4. Finančni instrumenti v skladu s to uredbo se lahko kombinirajo z nepovratnimi sredstvi iz proračuna Unije.

5. Komisija lahko v delovnih programih iz člena 17 določi dodatne pogoje glede na posebne potrebe prometnega, telekomunikacijskega in energetskega sektorja.

Člen 16

Ukrepi v tretjih državah

S finančnimi instrumenti se lahko podprejo ukrepi v tretjih državah, če so navedeni ukrepi potrebni za izvajanje projekta skupnega interesa.

POGLAVJE VI

Načrtovanje programov, izvajanje in nadzor

Člen 17

Večletni in/ali letni delovni programi

1. Komisija z izvedbenimi akti sprejme večletne in letne delovne programe za prometni, energetski in telekomunikacijski sektor. Komisija lahko sprejme tudi večletne in letne delovne programe, ki pokrivajo več kot en sektor. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 25(2).

2. Komisija pregleda večletni delovni programi vsaj v vmesni fazi izvajanja. Po potrebi prilagodi večletni delovni program z izvedbenim aktom. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 25(2).

▼B

3. Komisija sprejme večletni delovni programi v prometnem sektorju za projekte skupnega interesa, ki so navedeni v delu I Priloge I.

Znesek finančnih sredstev znaša od 80 % do 85 % proračunskih sredstev iz točke (a) člena 5(1).

Projekti, podrobno opisani v delu I Priloge I, niso zavezujoči za države članice pri njihovem odločanju o načrtovanju. Odločitev o izvajanju teh projektov je v pristojnosti držav članic ter je odvisna od zmogljivosti javnega financiranja in socialno-ekonomske sposobnosti držav članic v skladu s členom 7 Uredbe (EU) št. 1315/2013.

4. Komisija sprejme letni delovni programi za prometni, telekomunikacijski in energetski sektor za projekte skupnega interesa, ki niso vključeni v večletne delovne programe.

5. Komisija pri sprejemanju večletnih in sektorskih letnih delovnih programov določi merila za izbor in dodelitev v skladu s cilji in prednostnimi nalogami, določenimi v členih 3 in 4 te uredbe ter v uredbah (EU) št. 1315/2013 in (EU) št. 347/2013 ali uredbi o smernicah za vseevropska omrežja na področju telekomunikacijske infrastrukture. Komisija pri določanju meril za dodelitev upošteva splošne usmeritve iz dela V Priloge I k tej uredbi.

6. V energetskem sektorju bi bilo treba v prvih dveh letnih delovnih programih prednostno obravnavati projekte skupnega interesa in z njimi povezane ukrepe, katerih cilj je prekinitev energetske osamitve in odprava ozkih grl v energetiki, da bi tako dokončno oblikovali notranji energetski trg.

7. Delovni programi se uskladijo na tak način, da se izkoristijo sinergije med prometnim, energetskim in telekomunikacijskim sektorjem, zlasti na področjih, kot so pametna energetska omrežja, električna mobilnost ter inteligentni in trajnostni prometni sistemi, skupne poti ali združevanje infrastrukture. Komisija sprejme vsaj en večsektorski razpis za izbor projektov za ukrepe, ki so upravičeni v skladu s členom 7(5), pri čemer so finančni zneski, dodeljeni za vsak sektor, sorazmerni z relativno vlogo posameznega sektorja pri upravičenih stroških ukrepov, izbranih za financiranje v okviru IPE.

Člen 18

Dodeljevanje finančne pomoči Unije

1. Po vsakem razpisu za zbiranje predlogov, izdanem na podlagi večletnega ali letnega delovnega programa, kot je določeno v členu 17, Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 25 odloči o višini finančne pomoči, ki se dodeli izbranim projektom ali delom projektov. Komisija navede pogoje in metode za njihovo izvajanje.

▼B

2. Komisija upravičence in zadevne države članice obvesti o vsaki finančni pomoči, ki se dodeli.

Člen 19

Letni obroki

Komisija lahko proračunske obveznosti razdeli na letne obroke. V tem primeru dodeli letne obroke ob upoštevanju napredka pri izvajanju ukrepov, za katere se dodeljuje finančna pomoč, ocenjenih potreb teh ukrepov in razpoložljivega proračuna.

Komisija upravičencem do nepovratnih sredstev, zadevnim državam članicam in, če je to potrebno za finančne instrumente, zadevnim finančnim institucijam sporoči okvirni časovni razpored za dodelitev posameznih letnih obrokov.

Člen 20

Prenos letnih odobrenih proračunskih sredstev

Odobrena proračunska sredstva, ki ostanejo neporabljena ob koncu proračunskega leta, za katerega so bila odobrena, se prenesejo v naslednje leto v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012.

Člen 21

Delegirani akti

1. Pod pogojem odobritve zadevne države članice ali držav članic, kot je določeno v drugem odstavku člena 172 PDEU, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 te uredbe v zvezi s spremembo dela I Priloge I k tej uredbi, da se upoštevajo spremembe prednosti financiranja v vseevropskih omrežjih in spremembe projektov skupnega interesa, opredeljenih v Uredbi (EU) št. 1315/2013. Komisija pri spreminjanju dela I Priloge I k tej uredbi zagotovi, da:

(a) se projekti skupnega interesa v skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013, verjetno izvedejo v celoti ali delno v okviru večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020;

(b) so spremembe skladne z merili upravičenosti, določenimi v členu 7 te uredbe;

(c) vsi odseki iz dela I Priloge I k tej uredbi vsebujejo infrastrukturne projekte, ki jih je treba za njihovo realizacijo vključiti v večletni delovni program iz člena 17(3) te uredbe, brez spremembe trase koridorjev jedrnega omrežja.

▼B

2. Na Komisijo se v skladu s členom 26 te uredbe prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo glavnih pogojev in postopkov iz dela III Priloge I k tej uredbi, s katerimi se ureja prispevek Unije za vsak finančni instrument, vzpostavljen na podlagi okvira za zadolževanje ali okvira za kapitalske naložbe iz dela III Priloge I k tej uredbi, skladno z rezultati vmesnega poročila in neodvisne celovite ocene pilotne faze pobude za projektne obveznice v okviru strategije Evropa 2020, vzpostavljene v skladu s Sklepom št. 1639/2006/ES in Uredbo (ES) št. 680/2007, in za upoštevanje spreminjajočih se tržnih pogojev, da bi izboljšali zasnovo in izvajanje finančnih instrumentov iz te uredbe.

Komisija pri vsaki spremembi dela III Priloge I k tej uredbi v primerih iz prvega pododstavka zagotovi, da:

(a) so spremembe narejene v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012, vključno s predhodnim ocenjevanjem iz točke (f) člena 140(2) navedene uredbe, ter

(b) so spremembe omejene na:

(i) spremembe mejne vrednosti financiranja podrejenega dolga, kot je določen v točkah I.1(a) in I.1(b) dela III Priloge I k tej uredbi, da bi v skladu s členom 15 zagotovili sektorsko diverzifikacijo in geografsko ravnovesje med državami članicami;

(ii) spremembe mejne vrednosti financiranja prednostnega dolga, kot je določeno v točki I.1(a) dela III Priloge I k tej uredbi, da bi v skladu s členom 15 zagotovili sektorsko diverzifikacijo in geografsko ravnovesje med državami članicami;

(iii) kombinacijo z drugimi viri financiranja, kot je določeno v točkah I.3 in II.3 dela III Priloge I;

(iv) izbor pooblaščenih subjektov, kot je določeno v točkah I.4 in II.4 dela III Priloge I; ter

(v) oblikovanje cen ter delitev tveganja in prihodkov, kot je določeno v točkah I.6 in II.6 dela III Priloge I.

3. Na Komisijo se v prometnem sektorju ter v okviru splošnih ciljev iz člena 3 in specifičnih sektorskih ciljev iz člena 4(2) prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, v katerih je podrobno navedeno prednostno financiranje, ki se odraža v delovnih programih iz člena 17 za čas trajanja IPE za ukrepe, upravičene v skladu s členom 7(2). Komisija sprejme delegirani akt do 22. decembra 2014.

4. Na Komisijo se v skladu s členom 26 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za zvišanje zgornje meje iz člena 14(2) na največ 20 %, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

▼B

(i) ocena pilotne faze pobude za projektne obveznice, izvedena leta 2015, je pozitivna in

(ii) absorpcija finančnih instrumentov presega 8 % vrednosti pogodbenih obveznosti projekta.

5. Če se izkaže, da je potrebno odstopanje od dodelitve za specifičen cilj v prometnem sektorju za več kot 5 odstotnih točk, se na Komisijo v skladu s členom 26 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov o spremembi okvirnih odstotkov iz dela IV Priloge I.

6. Na Komisijo se v skladu s členom 26 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov o spremembi seznama splošnih usmeritev iz dela V Priloge I, ki se upoštevajo pri določanju meril za dodelitev, da bi odsevali vmesno oceno te uredbe ali sklepne ugotovitve v zvezi z njenim izvajanjem. To se opravi na način, združljiv z zadevnimi sektorskimi smernicami.

Člen 22

Odgovornost upravičencev in držav članic

Upravičenci in države članice v okviru svojih zadevnih pristojnosti in brez poseganja v obveznosti upravičencev v skladu s pogoji, ki veljajo za nepovratna sredstva, storijo vse potrebno, da izvršijo projekte skupnega interesa, za katere se dodeli finančna pomoč Unije v skladu s to uredbo.

Države članice v tesnem sodelovanju s Komisijo tehnično spremljajo in finančno nadzorujejo ukrepe ter potrjujejo, da so bili izdatki, nastali v okviru projekta ali delov projekta, izplačani v skladu z ustreznimi pravili. Države članice lahko zahtevajo, da Komisija sodeluje pri pregledih na kraju samem in pri inšpekcijah.

Države članice Komisijo letno obveščajo, če je to ustrezno, prek interaktivnega geografskega in tehničnega informacijskega sistema, o napredku pri izvajanju projektov skupnega interesa in naložbah v ta namen, vključno z zneskom pomoči, porabljenim za doseganje ciljev v zvezi s podnebnimi spremembami. Komisija na tej podlagi objavi informacije o specifičnih projektih v okviru IPE in jih najmanj enkrat na leto posodablja.

Člen 23

Skladnost s politikami Unije in pravom Unije

V skladu s to uredbo se financirajo le ukrepi, ki so skladni s pravom Unije in zadevnimi politikami Unije.

▼B

Člen 24

Zaščita finančnih interesov Unije

1. Komisija sprejme ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovi, da se pri izvajanju ukrepov, financiranih v skladu s to uredbo, zaščitijo finančni interesi Unije s preventivnimi ukrepi proti goljufijam, korupciji in kakršnim koli drugim nezakonitim dejavnostim, učinkovitimi pregledi in, kadar se ugotovijo nepravilnosti, z izterjavo neupravičeno plačanih zneskov ter po potrebi z učinkovitimi, sorazmernimi in odvračilnimi upravnimi in finančnimi kaznimi.

2. Komisija ali njeni predstavniki in Računsko sodišče sta na podlagi dokumentacije in pregledov na kraju samem pristojna za revizijo ukrepov vseh upravičencev do nepovratnih sredstev, izvajalskih organov, izvajalcev in podizvajalcev, ki so prejeli sredstva Unije v skladu s to uredbo.

3. Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF) lahko opravlja preiskave, tudi na kraju samem, in inšpekcije, v skladu z določbami in postopki, določenimi v Uredbi (EU, Euratom) št. 883/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]), in Uredbi Sveta (Euratom, ES) št. 2185/96 ([2]), z namenom odkrivanja morebitne goljufije, korupcije ali kakršnih koli drugih nezakonitih dejavnosti, ki vplivajo na finančne interese Unije v zvezi s pogodbo, sporazumom ali sklepom o nepovratnih sredstvih, financiranih v skladu s to uredbo.

4. Brez poseganja v odstavke 1, 2 in 3 sporazumi o sodelovanju s tretjimi državami in mednarodnimi organizacijami, sporazumi in sklepi o nepovratnih sredstvih ter pogodbe, ki izhajajo iz izvajanja te uredbe, vsebujejo določbe, ki Komisijo, Računsko sodišče in OLAF izrecno pooblaščajo za takšne revizije in preiskave, skladno z njihovimi zadevnimi pristojnostmi.

NASLOV II

SPLOŠNE IN KONČNE DOLOČBE

Člen 25

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga usklajevalni odbor za IPE. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

([1]) Uredba (EU, Euratom) št. 883/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. Septembra 2013 o preiskavah, ki jih izvaja Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF), ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1073/1999 Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Sveta (Euratom) št. 1074/ 1999 (UL L 248, 18.9.2013, str. 1.)

([2]) Uredba Sveta (Euratom, ES) št. 2185/96 z dne 11. novembra 1996 o pregledih in inšpekcijah na kraju samem, ki jih opravlja Komisija za zaščito finančnih interesov Evropskih skupnosti pred goljufijami in drugimi nepravilnostmi (UL L 292, 15.11.1996, str. 2).

▼B

3. Odbor zagotavlja horizontalni pregled delovnih programov iz člena 17 s katerim zagotovi, da so skladni, ter da so sinergije med prometnim, telekomunikacijskim in energetskim sektorjem ugotovljene, izkoriščene in ocenjene. Njegova naloga je predvsem usklajevanje teh delovnih programov, s čimer se zagotovijo večsektorski razpisi za izbor projektov.

Člen 26

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 21 se prenese na Komisijo za obdobje od 1. januarja 2014 do 31. decembra 2020.

3. Pooblastilo iz člena 21 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati dan po njeni objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 21, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 27

Vrednotenje

1. Komisija najkasneje 31. decembra 2017 v sodelovanju z zadevnimi državami članicami in upravičenci pripravi poročilo o oceni v zvezi z uresničevanjem ciljev vseh ukrepov (na ravni rezultatov in učinkov), učinkovitostjo porabe sredstev in evropsko dodano vrednostjo IPE, z namenom sprejetja odločitve o podaljšanju, spremembi ali ukinitvi ukrepov, ter to poročilo predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Poleg tega se v oceni preučijo možnosti za poenostavitev, notranja in zunanja skladnost ukrepov, nadaljnja ustreznost vseh ciljev ter prispevek ukrepov k prednostnim nalogam Unije v zvezi s pametno, trajnostno in vključujočo rastjo, vključno z njihovim vplivom na ekonomsko, socialno in ozemeljsko kohezijo. Poročilo o oceni vključuje tudi oceno obsežnejših prihrankov Komisije na finančni, tehnični in kadrovski ravni pri upravljanju IPE, po potrebi pa tudi ob upoštevanju skupnega števila projektov, izvedenih na podlagi sinergije med sektorji. V okviru navedene ocene se preuči tudi, kako izboljšati učinkovitost finančnih instrumentov. Poročilo o oceni upošteva rezultate ocenjevanja v zvezi z dolgoročnim vplivom predhodnih ukrepov.

▼B

2. Pri IPE se upošteva neodvisna celovita ocena pobude za projektne obveznice v okviru strategije Evropa 2020, ki bo izvedena leta 2015. Komisija in države članice na podlagi te ocene ocenijo primernost te pobude, pa tudi njeno uspešnost pri povečevanju obsega naložb v prednostne projekte in učinkovitosti porabe Unije.

3. Komisija v tesnem sodelovanju z državami članicami in upravičenci izvede naknadno ocenjevanje. Z naknadnim ocenjevanjem se pregleda uspešnost in učinkovitost instrumenta IPE, njegov učinek na ekonomsko, socialno in ozemeljsko kohezijo ter njegov prispevek k prednostnim nalogam Unije v zvezi s pametno, trajnostno in vključujočo rastjo, pri čemer upošteva obseg in učinke pomoči, porabljene za doseganje ciljev v zvezi s podnebnimi spremembami.

4. Pri ocenjevanju se upošteva napredek, kakor je merjen glede na kazalnike uspešnosti iz členov 3 in 4.

5. Komisija o ugotovitvah teh ocen obvesti Evropski parlament, Svet, Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij.

6. Komisija in države članice lahko ob pomoči drugih možnih upravičencev ocenijo načine izvedbe projektov in učinek njihove izvedbe, da ocenijo, ali so bili cilji, vključno s cilji varstva okolja, doseženi.

7. Komisija lahko od države članice, ki jo projekt skupnega interesa zadeva, zahteva, da zagotovi posebno oceno ukrepov in povezanih projektov, financiranih v okviru te uredbe, ali ji za oceno teh projektov po potrebi zagotovi potrebne podatke in pomoč.

Člen 28

Obveščanje, sporočanje in objava podatkov

1. Upravičenci in po potrebi zadevne države članice zagotovijo ustrezno javno obveščanje o pomoči, dodeljeni v skladu s to uredbo, in preglednost v zvezi z njo, da bi širšo javnost obvestili o vlogi Unije pri izvedbi projektov.

2. Komisija izvaja ukrepe za obveščanje in sporočanje v zvezi s projekti in rezultati IPE. S sredstvi, namenjenimi za ukrepe sporočanja v skladu s členom 5(2), se krije tudi sporočanje znotraj institucij v zvezi s političnimi prednostnimi nalogami Unije, če so povezane s splošnimi cilji iz člena 3.

▼B

Člen 29

Sprememba Uredbe (EU) št. 913/2010

Uredba (EU) št. 913/2010 se spremeni:

Priloga k Uredbi (EU) št. 913/2010 se nadomesti z besedilom Priloge II k tej uredbi. Posledično se za revidirane koridorje za železniški tovorni promet še naprej uporabljajo določbe Uredbe (EU) št. 913/2010.

Člen 30

Prehodne določbe

Ta uredba ne vpliva na nadaljnje izvajanje ali spreminjanje zadevnih projektov, vključno z njihovim celotnim ali delnim preklicem, do zaključka projektov ali na nadaljnje izvajanje ali spreminjanje finančne pomoči, ki jo je dodelila Komisija v skladu z uredbama (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 ali katerim koli drugim pravom, ki ureja navedeno pomoč na dan 31. decembra 2013 in ki se za zadevne ukrepe uporablja od takrat naprej do njihovega zaključka.

Člen 31

Razveljavitev

Brez poseganja v člen 30 te uredbe se uredbi (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 razveljavita z učinkom od 1. januarja 2014.

Člen 32

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2014.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA I

DEL I

SEZNAM PREDHODNO DOLOČENIH PROJEKTOV V JEDRNEM OMREŽJU V PROMETNEM SEKTORJU

1. **Horizontalne prednostne naloge**

Inovativno upravljanje in storitve	Enotno evropsko nebo – sistem SESAR
Inovativno upravljanje in storitve	Sistemi telematskih aplikacij za ceste, železnice, celinske plovne poti in plovila (ITS, ERTMS, RIS in VTMIS)
Inovativno upravljanje in storitve	Pristanišča jedrnega omrežja, pomorske avtoceste in letališča, varna in varovana infrastruktura
Nove tehnologije in inovacije	Nove tehnologije in inovacije v skladu s točkami (a) do (d) člena 33 Uredbe (EU) št. 1315/2013

2. **Koridorji jedrnega omrežja**

Baltik–Jadran

TRASA:

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

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Gdynia–Katowice	železnica	dela
Gdynia, Gdańsk	pristanišča	medsebojne povezave med pristanišči, (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform
Warszawa - Katowice	železnica	dela
Vroclav–Poznan–Szczecin/ Świnoujście	železnica	dela
Świnoujście, Szczecin	pristanišče	medsebojne povezave med pristanišči
Bielsko Biala–Žilina	cesta	dela
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	železnica	dela, zlasti čezmejni odseki PL–CZ, CZ–AT, PL–SK in SK–AT, proga Brno–Přerov; (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform ter medsebojnih povezav med letališči in železnicami

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	železnica	delna izgradnja novih prog (tunel Semmering Base in železniške proge Koralm), nadgradnja železnice; dela v teku; (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform; nadgradnja obstoječe dvotirne proge med Udine - Cervignano in Trieste
Graz –Maribor–Pragersko	železnica	študije in dela za drugi tir
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	pristanišča	medsebojne povezave med pristanišči, (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform

Severno morje–Baltik

TRASA:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Beloruska meja – 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

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Helsinki–Tallinn	pristanišča, pomorske avtoceste	medsebojne povezave med pristanišči, (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform in njihovih medsebojnih povezav, ledolomilske zmogljivosti, pomorske avtoceste
Talin– Rīga –Kaunas– Warszawa	železnica	(podrobne) študije za novo popolnoma interoperabilno progo s tirno širino UIC; dela za novo progo se bodo začela pred letom 2020; nadgradnja in nova proga na ozemlju Poljske; medsebojne povezave železnica–letališča/ pristanišča, železniško-cestni terminali, pomorske avtoceste
Ventspils– Rīga	železnica	nadgradnja, medsebojne povezave med pristanišči, pomorske avtoceste
Klaipėda –Kaunas	železnica	nadgradnja, medsebojne povezave med pristanišči, pomorske avtoceste
Kaunas–Vilnius	železnica	nadgradnja, medsebojne povezave z letališči, železniško-cestni terminali

▼B

koridor Via Baltica	cesta	dela za čezmejne odseke (EE, LV, LT, PL)
Beloruska meja– Warszawa - Poznań –nemška meja	železnica	dela na obstoječi progi, študije za železnico za visoke hitrosti
Poljska meja–Berlin–Hannover–Amsterdam/Rotterdam	železnica	študije in posodobitve na več odsekih (Amsterdam–Utrecht–Arnhem; Hannover–Berlin)
Wilhelmshaven–Bremerhaven–Bremen	železnica	študije in dela
Berlin–Magdeburg–Hannover, Mittellandkanal, Zahodnonemški kanali, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	celinska plovna pot	študije, dela za izboljšanje plovbe ter nadgradnja vodnih poti in zapornic
Amsterdam (zapornice) in Amsterdam–Rijnkanaal	celinska plovna pot	študije zapornic v teku; pristanišče: medsebojne povezave (študije in dela, vključno z nadgradnjo zapornic Beatrix)

Sredozemlje

TRASA:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Ukrajinska meja

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Algeciras–Madrid	železnica	izvajajo se študije, dela se bodo začela pred letom 2015 in končala leta 2020
Sevilla–Antequera–Granada–Almería–Cartagena–Murcia–Alicante–Valencia	železnica	študije in dela
Madrid–Zaragoza–Barcelona	železnica	nadgradnja obstoječih prog (širina tirov, tiri, platforme)
Valencia–Tarragona–Barcelona	železnica	gradnja med letoma 2014 in 2020
Barcelona	pristanišče	medsebojne železniške povezave s pristanišči in letališči
Barcelona–Perpignan	železnica	čezmejni odsek, izvajajo se dela, nova proga bo dokončana do leta 2015, nadgradnja obstoječe proge (širina tirov, tiri, platforme)
Perpignan–Montpellier	železnica	obvoz Nimes–Montpellier bo začel obratovati leta 2017, Montpellier–Perpignan leta 2020

▼B

Lyon	železnica	odpravljanje ozkih grl v Lyonu: študije in dela
Lyon–Avignon–Marseille	železnica	nadgradnja
Lyon–Torino	železnica	čezmejni odsek, dela na baznem predoru; študije in dela dovoznih poti
Milano–Brescia	železnica	delna nadgradnja, delno nova proga za visoke hitrosti
Brescia–Venezia–Trieste	železnica	dela na več odsekih se bodo začela pred letom 2014 v sinergiji z ukrepi nadgradnje, ki se izvajajo v prekrivajočih se delih koridorja Baltik–Jadran
Milano–Cremona–Mantova–Porto Levante/Venetia –Ravenna/Trieste	celinska plovna pot	študije in dela
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	pristanišča na celinskih plovnih poteh	medsebojne povezave med pristanišči, (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform
Trieste–Divača	železnica	izvajajo se študije in poteka delna nadgradnja; čezmejni odsek bo dokončan po letu 2020
Koper–Divača–Ljubljana–Pragersko	železnica	študije in nadgradnja/delno nova proga
Rijeka–Zagreb–Budapest	železnica	študije in dela (vključno z izgradnjo nove proge in druge proge med Rijeko in madžarsko mejo)
Rijeka	pristanišče	nadgradnja in razvoj infrastrukture, razvoj večmodalnih platform in medsebojnih povezav
Ljubljana–Zagreb	železnica	študije in dela
Vozlišče Ljubljana	železnica	železniško vozlišče Ljubljana skupaj z večmodalno platformo; medsebojna povezava železnica–letališče
Pragersko–Zalalövö	železnica	čezmejni odsek; študije, dela se bodo začela pred letom 2020
Lendava–Letenye	cesta	čezmejna nadgradnja
Boba–Székesfehérvár	železnica	nadgradnja
Budapest–Miskolc–ukrajinska meja	železnica	nadgradnja
Vásárosnamény–ukrajinska meja	cesta	čezmejna nadgradnja

Orient/Vzhodno Sredozemlje

TRASA:

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 – TR border

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Dresden – Praha	železnica	študije za železnco za visokih hitrosti
Praha	železnica	nadgradnja, obvoznica za tovorni promet; železniška povezava do letališča
Hamburg–Dresden–Praha–Pardubice	celinska plovna pot	študije Elbe in Vltave, dela za izboljšanje plovnosti ter nadgradnja
Zapornice mesta Děčín	celinska plovna pot	študije
Praha - Brno - Břeclav	železnica	nadgradnja, vključno z železniškim vozliščem Brno in večmodalno platformo
Břeclav –Bratislava	železnica	čezmejni odsek, nadgradnja
Bratislava–Hegyeshalom	železnica	čezmejni odsek, nadgradnja
Mosonmagyaróvár–slovaška meja	cesta	čezmejna nadgradnja
Tata–Biatorbágy	železnica	nadgradnja
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	železnica	nadgradnja na Madžarskem je skoraj končana, v Romuniji še poteka
Vidin – Sofia – Burgas /turška meja Sofia – Thessaloniki – Athína /Piraeus	železnica	študije in dela na povezavi Vidin – Sofia – Thessaloniki - Athína; nadgranja povezave Sofia – Burgas /turška meja
Vidin –Craiova	cesta	čezmejna nadgradnja
Thessaloniki, Igoumenitsa	pristanišče	nadgradnja in razvoj infrastrukture, večmodalne medsebojne povezave
Athína /Piraeus/Heraklion – Lemesos	pristanišče, pomorske avtoceste	zmogljivost pristanišča in večmodalne medsebojne povezave
Lemesos – Lefkosia	pristanišča, večmodalne platforme	nadgradnja modalnih medsebojnih povezav, vključno s povezavo Lefkosia South Orbital, študije in dela, sistemi upravljanja prometa
Lefkosia – Larnaca	večmodalne platforme	večmodalne medsebojne povezave in sistemi telematskih aplikacij

▼B

Patras	pristanišče	medsebojne povezave med pristanišči, (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform
Athína - Patras	železnica	študije in dela, medsebojne povezave med pristanišči

Skandinavija–Sredozemlje

TRASA:

Ruska meja – 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

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Hamina/Kotka–Helsinki	pristanišče, železnica	medsebojne povezave med pristanišči, nadgradnja železnice, ledolomilske zmogljivosti
Helsinki	železnica	povezava letališče–železnica
ruska meja–Helsinki	železnica	dela v teku
Helsinki–Turku	železnica	nadgradnja
Turku/Naantali–Stockholm	pristanišča, pomorske avtoceste	medsebojne povezave med pristanišči, ledolomilske zmogljivosti
Stockholm–Malmö (nordijski trikotnik)	železnica	dela se izvajajo na določenih odsekih
Trelleborg–Malmö–Göteborg–norveška meja	železnica, pristanišče, pomorska avtocesta	dela, večmodalne platforme in pristaniške povezave z zaledjem
Fehmarn	železnica	študije v teku, gradnja fiksne povezave pasu Fehmarn se bo začela leta 2015
Köbenhavn–Hamburg prek Fehmarna: dovozne poti	železnica	dovozne poti iz Danske bodo končane do leta 2020, dovozne poti iz Nemčije bodo končane v dveh korakih: elektrifikacija enega tira z dokončanjem fiksne povezave, drugega tira pa sedem let kasneje
Rostock	pristanišča, pomorske avtoceste	medsebojne železniške povezave s pristanišči; trajekti z malo emisijami; ledolomilske zmogljivosti
Rostock–Berlin–Nürnberg	železnica	študije in nadgradnja
Hamburg/Bremen–Hannover	železnica	študije v teku

▼B

Halle–Leipzig–Nürnberg	železnica	dela se izvajajo, končana bodo do leta 2017
München–Wörgl	železnica	dostop do baznega predora Brenner in čezmejnega odseka: študije
bazni predor Brenner	železnica	študije in dela
Fortezza–Verona	železnica	študije in dela
Napoli–Bari	železnica	študije in dela
Napoli–Reggio Calabria	železnica	nadgradnja
Verona–Bologna	železnica	nadgradnja v teku
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	pristanišča	medsebojne povezave med pristanišči, (nadaljnji) razvoj večmodalnih platform
Messina–Catania–Augusta/Palermo	železnica	nadgradnja (preostali odseki)
Palermo/Taranto–Valletta/Marsaxlokk	pristanišča, pomorske avtoceste	medsebojne povezave med pristanišči
Valletta–Marsaxlokk	pristanišče, letališče	nadgradnja modalnih medsebojnih povezav, vključno s povezavo Marsaxlokk–Luqa–Valletta
Bologna–Ancona	železnica	nadgradnja

Ren–Alpe

TRASA:

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

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Genova	pristanišče	medsebojne povezave med pristanišči
Genova–Milano/Novara–švicarska meja	železnica	študije, dela se bodo začela pred letom 2020
Basel–Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	celinska plovna pot	dela za boljšo plovnost
Karlsruhe–Basel	železnica	dela se izvajajo
Frankfurt–Mannheim	železnica	študije v teku
Liège	železnica	železniška povezava med pristaniščem in letališčem
Rotterdam–Zevenaar	železnica	študije v teku in nadgradnja

▼B

Zevenaar–Emmerich–Oberhausen	železnica	dela se izvajajo
Zeebrugge–Gent–Antwerpen–nemška meja	železnica	nadgradnja

Atlantik

TRASA:

Algeciras–Bobadilla–Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Železnica za visoke hitrosti Sines/Lisboa–Madrid	železnica, pristanišča	izvajajo se študije in dela, posodobitev povezovalnih točk med pristaniščema Sines/Lisboa
Železnica za visoke hitrosti Porto–Lisboa	železnica	študije v teku
železniška povezava Aveiro –Salamanca–Medina del Campo	železnica	čezmejni odsek, izvajajo se dela
Železniška povezava Bergara–San Sebastián–Bayonne	železnica	konec del je na španski strani predviden do leta 2016, na francoski do leta 2020
Bayonne–Bordeaux	železnica	javno posvetovanje v teku
Bordeaux–Tours	železnica	dela se izvajajo
Paris	železnica	južna obvoznica za visoke hitrosti
Baudrecourt–Mannheim	železnica	nadgradnja
Baudrecourt–Strasbourg	železnica	dela v teku, končala naj bi se do leta 2016
Le Havre–Paris	celinska plovna pot	nadgradnja
Le Havre–Paris	železnica	študije, nadgradnja
Le Havre	pristanišče, železnica	študije in dela v zvezi z zmogljivostjo pristanišč, pomorske avtoceste in medsebojne povezave

Severno morje–Sredozemlje

TRASA:

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

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	železnica	študije in dela; povezave v Baile Átha Cliath/ Dublin (DART);
Belfast	pristanišče, večmodalne povezave	nadgradnja
Glasgow–Edinburg	železnica	nadgradnja
Manchester–Liverpool	železnica	nadgradnja in elektrifikacija, tudi projekta Northern Hub
Birmingham–Reading–Southampton	železnica	nadgradnja proge za tovorni promet
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	pristanišča, železnica	študije in dela v zvezi z zmogljivostjo pristanišč, pomorske avtoceste in medsebojne povezave
Dunkerque	pristanišče	nadaljnji razvoj večmodalnih platform in medsebojnih povezav
Calais–Paris	železnica	predhodne študije
Bruxelles/Brussel	železnica	študije in dela (povezava sever–jug za konvencionalne in visoke hitrosti)
Felixstowe–Midlands	železnica, pristanišče, večmodalne platforme	nadgradnja železnice, medsebojne povezave med pristanišči in večmodalnimi platformami
Maas, vključno z Maaswerken	celinska plovna pot	nadgradnja
Albertkanaal/kanal Bocholt–Herentals	celinska plovna pot	nadgradnja
koridor Rhine-Scheldt: zapornice Volkeraklock in Kreekraklock, Krammerlock in Hansweert	celinska plovna pot	študije zapornic v teku
Terneuzen	pomorski	študije zapornic v teku; dela
Terneuzen–Gent	celinska plovna pot	študije, nadgradnja
Zeebrugge	pristanišče	študije zapornic, medsebojne povezave (študije in dela)
Antwerpen	pomorski, pristanišče, železnica	študije zapornic v teku; pristanišče: medsebojne povezave (vključno z drugim železniškim dostopom do pristanišča v Antwerpnu)
Rotterdam–Antwerpen	železnica	nadgradnja proge za tovorni železniški promet

▼B

severni kanal Seine; Seine–Escaut	celinska plovna pot	študije in dela; nadgradnja, vključno s čezmejnimi in večmodalnimi povezavami
Dunkerque–Lille	celinska plovna pot	študije v teku
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	celinska plovna pot	nadgradnja
nadgradnja plovnih poti v Valoniji	celinska plovna pot	študije, nadgradnja, večmodalne povezave
Brussel/Bruxelles –Luxembourg–Strasbourg	železnica	dela se izvajajo
Antwerpen–Namur–luksemburška meja–francoska meja	železnica	nadgradnja proge za tovorni železniški promet
Strasbourg–Mulhouse–Basel	železnica	nadgradnja
Železniške povezave Luxembourg–Dijon–Lyon (TGV Rhin - Rhône)	železnica	študije in dela
Lyon	železnica	vzhodna obvoznica: študije in dela
Kanal Saône - Moselle/Rhin	celinska plovna pot	izvajajo se predhodne študije
Rhône	celinska plovna pot	nadgradnja
pristanišče Marseille-Fos	pristanišče	medsebojne povezave in večmodalni terminali
Lyon–Avignon– Port de Marseille -Fos	železnica	nadgradnja

Ren–Donava

TRASA:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA border

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanţa – Sulina

PREDHODNO DOLOČENI ODSEKI, VKLJUČNO S PROJEKTI:

Železniška povezava Strasbourg–Kehl Appenweier	železnica	dela na povezovalnih točkah Appenweier
Karlsruhe–Stuttgart–München	železnica	izvajajo se študije in dela
Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–ukrajinska meja	železnica	nadgradnja, večmodalne platforme

▼B

Zlín–Žilina	cesta	čezmejni cestni odsek
München–Praha	železnica	študije in dela
Nürnberg–Praha	železnica	študije in dela
München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	železnica	izvajajo se študije in dela
Salzburg–Wels	železnica	študije
Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels	železnica	študije in dela
Železniška povezava Wels–Wien	železnica	konec del predviden do leta 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	železnica	študije železnice za visoke hitrosti (vključno s traso povezave med temi tremi mesti)
Budapest–Arad	železnica	študije za omrežje za visoke hitrosti Budapest - Arad
Komárom–Komárno	celinska plovna pot	študije in dela za čezmejni most
Arad– Braşov - Bucureşti - Constanta	železnica	nadgradnja določenih odsekov; študije visoke hitrosti
prekop Main -Main- Dounau	celinska plovna pot	študije in dela na več odsekih in ozkih grlih; pristanišča na celinskih plovnih poteh: večmodalne medsebojne povezave z železnico
Slavonski Brod	pristanišče	študije in dela
Giurgiu–Galaţi	pristanišče	Nadaljnji razvoj večmodalnih platform in povezav z zaledjem: študije in dela
Danube (Kehlheim–Constanţa /Midia/Sulina)	celinska plovna pot	študije in dela na več odsekih in ozkih grlih; pristanišča na celinskih plovnih poteh: večmodalne medsebojne povezave
Sava	celinska plovna pot	študije in dela na več odsekih in ozkih grlih (vključno s čezmejnim mostom)
Bucureşti – Dunăre prekop	celinska plovna pot	študije in dela
Constanţa	pristanišče, pomorska avtocesta	medsebojne povezave med pristanišči, pomorska avtocesta (vključno s storitvami ledolomilcev)
Craiova–Bucureşti	železnica	študije in dela

3. **Drugi odseki jedrnega omrežja**

Sofia –meja z Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo	čezmejni odsek	železnica	izvajajo se študije
Sofia –srbska meja	čezmejni odsek	železnica	izvajajo se študije
Timişoara –srbska meja	čezmejni odsek	železnica	izvajajo se študije
Wrocław – Praha	čezmejni odsek	železnica	študije

▼B

Nowa Sól–Hradec Králové	čezmejni odsek	cesta	dela
Brno–avstrijska meja	čezmejni odsek	cesta	nadgradnja
Budapest –Zvolen	čezmejni odsek	cesta	nadgradnja
Budapest – srbska meja	čezmejni odsek	železnica	študije
Botnijski koridor: Luleå –Oulu	čezmejni odsek	železnica	študije in dela
Iași–moldavska meja	čezmejni odsek	železnica	izvajajo se študije in dela
Suceava–ukrajinska meja	čezmejni odsek	železnica	študije in dela
Prednostni projekti, določeni v Prilogi III Sklepa št. 661/2010/EU (Praga–Linz, nova železnica visoke zmogljivosti: prečkanje meje v osrednjih Pirenejih, proga "Železni Ren" (Rheidt–Antwerpen))	čezmejni odsek	železnica	izvajajo se študije
Târgu Neamt–Ungheni	čezmejni odsek	cesta	nadgradnja
Marijampolė –Kybartai (meja Litva/Romunija)	čezmejni odsek	cesta	nadgradnja
Vilnius –meja Litva/ Belorusija	čezmejni odsek	cesta	nadgradnja
Ioannina– Kakavia (meja Grčija/Albanija)	čezmejni odsek	cesta	študije
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (meja Grčija/ Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija)	čezmejni odsek	cesta	nadgradnja
Serres – Promahonas –meja Grčija/Bolgarija	čezmejni odsek	cesta	dela se izvajajo
Alexandroupoli – Kipoi (meja Grčija/Turčija)	čezmejni odsek	cesta	študije in dela
Dubrovnik–meja Hrvaška/ Črna gora	čezmejni odsek	cesta	dela
Kędzierzyn Koźle–Chałupki (meja)	čezmejni odsek	železnica	dela
A Coruña–Vigo–Palencia Gijón–Palencia	ozko grlo	železnica, pomorska avtocesta	dela se izvajajo (vključno s pristanišči in večmodal-nimi platformami)
Frankfurt–Fulda–Erfurt–Berlin	ozko grlo	železnica	študije
Proga Egnatia	ozko grlo	železnica	izvajajo se študije
Sundsvall– Umeå – Luleå	ozko grlo	železnica	študije in dela
Zagreb–srbska meja	ozko grlo	železnica	študije in dela
A Coruña–Madrid (visokohitrostna potniška storitev)	ozko grlo	železnica	dela se izvajajo

▼B

Stockholm–Gävle–Sundsvall	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	dela
Mjölby–Hallsberg–Gävle	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	dela
Bothnian –Kiruna–norveška meja	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije in dela
Milford Haven–Swansea–Cardiff	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja
železniška povezava Sionainn/Shannon Faing/ Foynes - Gabhal- križ Luimnigh/Limerick	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije
Povezava High Speed 2	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije in dela za železniško progo za visoke hitrosti London–Midlands
Ukrajinska meja– Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	dela
Riga–ruska/beloruska meja	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja
Vilnius –beloruska meja	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja, medsebojna povezava z letališčem
Kybartai–Kaunas	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja
Talin–Tartu–Koidula–ruska meja	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja
Marseille–Toulon–Nice–Ventimiglia–Genova	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije visoke hitrosti
Bordeaux–Toulouse	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije visoke hitrosti
Helsinki–Oulu	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja odsekov
Bilbao–Pamplona–Zaragoza–Sagunto	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije in dela
Brunsbüttel–Kiel (kanal Nord-Ostsee)	druge povezave jedrnega omrežja	celinske plovne poti	optimizacija možnosti za plovbo
Cardiff–Bristol–London	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja, vključno s povezavo Crossrail
Alba-Iulia–Turda–Dej–Suceava–Paşcani–Iaşi	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije in dela
București –Buzău	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	izboljšanje in popravilo železniške infrastrukture ter povezave z zaledjem
Porurje–Münster–Osnabrück–Hamburg	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja odseka Münster–Lünen (dvojni tiri)

▼B

Nantes–Tours–Lyon	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije in dela
Ploieşti–Suceava	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	študije
Heraklion	druge povezave jedrnega omrežja	pristanišče, kombinirana prometna infrastruktura/ sistemi	Študije in gradnja, nadgradnja ter razvojna infrastruktura, večmodalne medsebojne povezave
Huelva–Sevilla	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	dela se izvajajo
Fredericia–Frederikshavn	druge povezave jedrnega omrežja	železnica	nadgradnja, vključno z elektrifikacijo
Barcelona–Valencia–Livorno	druge povezave jedrnega omrežja	pomorska avtocesta	nadgradnja

DEL II

SEZNAM PREDNOSTNIH KORIDORJEV NA INFRASTRUKTURI IN OBMOČIJ V ENERGETSKEM SEKTORJU

1. **Prednostni elektroenergetski koridorji**

(1) Omrežje v severnih morjih ("OSM"): razvoj integriranega elektroenergetskega omrežja in povezovalni daljnovodi v Severnem morju, Irskem morju, Rokavskem prelivu, Baltskem morju in sosednjih vodah za prenos električne energije iz obnovljivih virov energije na morju v središča porabe in shranjevanja ter za povečanje čezmejne izmenjave električne energije.

Zadevne države članice: Belgija, Danska, Francija, Nemčija, Irska, Luksemburg, Nizozemska, Švedska in Združeno kraljestvo.

(2) Elektroenergetske povezave med severom in jugom v zahodni Evropi ("PSJ Zahod – električna energija"): medsebojne povezave med državami članicami v regiji s sredozemskim območjem, vključno z Iberskim polotokom, zlasti za integracijo električne energije iz obnovljivih virov energije ter za krepitev notranjih omrežij, da bi se spodbudilo povezovanje trgov v regiji.

Zadevne države članice: Avstrija, Belgija, Francija, Nemčija, Irska, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Malta, Portugalska, Španija in Združeno kraljestvo.

(3) Elektroenergetske povezave med severom in jugom v srednjevzhodni in jugovzhodni Evropi ("PSJ Vzhod – električna energija"): medsebojne povezave in notranji daljnovodi v smereh sever–jug in vzhod–zahod za vzpostavitev notranjega trga in integracijo proizvodnje iz obnovljivih virov energije.

Zadevne države članice: Avstrija, Bolgarija, Hrvaška, Češka republika, Ciper, Nemčija, Grčija, Madžarska, Italija, Poljska, Romunija, Slovaška in Slovenija.

(4) Načrt medsebojnega povezovanja na baltskem energetskem trgu na področju električne energije ("NMPBET – električna energija"): medsebojne povezave med državami članicami v baltski regiji in ustrezna okrepitev notranjih omrežnih infrastruktur z namenom prekinitve osamitve baltskih držav ter spodbujanja povezovanja trgov, med drugim s prizadevanji za povezovanje energije iz obnovljivih virov v regiji.

Zadevne države članice: Danska, Estonija, Finska, Nemčija, Latvija, Litva, Poljska in Švedska.

▼B

2. **Prednostni plinski koridorji**

(1) Plinske povezave med severom in jugom v zahodni Evropi ("PSJ Zahod – plin"): plinska infrastruktura za plinske povezave med severom in jugom v zahodni Evropi za dodatno diverzifikacijo oskrbovalnih poti ter za povečanje kratkoročne dobavljivosti plina.

Zadevne države članice: Belgija, Danska, Francija, Nemčija, Irska, Italija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Portugalska, Španija in Združeno kraljestvo.

(2) Plinske povezave med severom in jugom v srednjevzhodni in jugovzhodni Evropi ("PSJ Vzhod – plin"): plinska infrastruktura za regionalne povezave med regijo Baltskega morja, Jadranskim in Egejskim morjem, vzhodnosredozemskim bazenom in Črnim morjem in v njih ter za povečanje raznolikosti in varnosti oskrbe s plinom.

Zadevne države članice: Avstrija, Bolgarija, Hrvaška, Ciper, Češka republika, Nemčija, Grčija, Madžarska, Italija, Poljska, Romunija, Slovaška in Slovenija.

(3) Južni plinski koridor ("JPK"): infrastruktura za prenos plina iz Kaspijskega bazena, Srednje Azije, Bližnjega vzhoda in vzhodnosredozemskega bazena v Unijo za večjo diverzifikacijo oskrbe s plinom.

Zadevne države članice: Avstrija, Bolgarija, Hrvaška, Češka republika, Ciper, Francija, Nemčija, Madžarska, Grčija, Italija, Poljska, Romunija, Slovaška in Slovenija.

(4) Načrt medsebojnega povezovanja na baltskem energetskem trgu na področju plina ("NMPBET – plin"): plinska infrastruktura za prekinitev osamitve treh baltskih držav in Finske ter njihove odvisnosti od enega dobavitelja, za ustrezno okrepitev notranjih omrežnih infrastruktur ter za povečanje raznolikosti in varnosti oskrbe s plinom v regiji Baltskega morja.

Zadevne države članice: Danska, Estonija, Finska, Nemčija, Latvija, Litva, Poljska in Švedska.

3. **Prednostna tematska področja**

(1) Uvedba pametnih omrežij: sprejetje tehnologij pametnih omrežij v Uniji za učinkovito povezovanje ravnanja in dejanj vseh uporabnikov, priključenih na električno omrežje, zlasti proizvajanje velikih količin električne energije iz obnovljivih ali distribuiranih virov energije ter odziv na povpraševanje potrošnikov.

Zadevne države članice: vse.

(2) Elektroenergetske avtoceste: prve elektroenergetske avtoceste do leta 2020 z namenom gradnje sistema elektroenergetskih avtocest v Uniji, ki omogoča:

(a) izkoriščanje vse večjega presežka vetrne proizvodnje energije v severnih morjih in Baltskem morju in okrog njih ter rastoče proizvodnje iz obnovljivih virov v Vzhodni in Južni Evropi, pa tudi Severni Afriki,

(b) povezovanje teh novih proizvodnih vozlišč z velikimi skladiščnimi zmogljivostmi v nordijskih državah, Alpah in drugih regijah z velikimi središči porabe ter

(c) obvladovanje vedno bolj raznovrstne in decentralizirane oskrbe z električno energijo in prožnega povpraševanja po njej.

Zadevne države članice: vse.

▼B

(3) Čezmejno omrežje ogljikovega dioksida: razvoj transportne infrastrukture ogljikovega dioksida med državami članicami in sosednjimi tretjimi državami z namenom uvedbe zajemanja in shranjevanja ogljikovega dioksida.

Zadevne države članice: vse.

DEL III

POGOJI IN POSTOPKI ZA FINANČNA INSTRUMENTA

Cilj in razlogi

Cilj finančnih instrumentov v okviru IPE je omogočiti dostop infrastrukturnih projektov do projektnega in podjetniškega financiranja z uporabo finančnih sredstev Unije kot finančnega vzvoda.

Finančna instrumenta pomagata financirati projekte skupnega interesa z jasno evropsko dodano vrednostjo ter omogočata večjo udeležbo zasebnega sektorja v dolgoročnem financiranju takšnih projektov v prometnem, telekomunikacijskem in energetskem sektorju, vključno s širokopasovnimi omrežji.

Finančna instrumenta koristita projektom s srednjeročnimi do dolgoročnimi potrebami po financiranju ter prinašata večje koristi v smislu vpliva na trg, upravne učinkovitosti in rabe virov.

Zainteresiranim stranem na področju infrastrukture, kot so ponudniki financiranja, organi javnega sektorja, upravljavci infrastrukture, gradbena podjetja in upravljavci, zagotavljata usklajeno, tržno usmerjeno orodje finančne pomoči Unije.

Finančna instrumenta sta:

(a) instrument za posojila in jamstva, ki jih omogočajo instrumenti za delitev tveganja, vključno z mehanizmi za izboljšanje kreditne kvalitete projektnih obveznic ("dolžniški instrument") ter

(b) instrument za lastniški kapital ("lastniški instrument"),

ki prispevata k premagovanju tržnih omejitev z izboljšanjem profila financiranja in/ali tveganja infrastrukturnih naložb. S tem se izboljša dostop podjetij in drugih upravičencev do posojil, jamstev, lastniškega kapitala in drugih oblik zasebnega financiranja.

Komisija pred dokončanjem zasnove dolžniškega in lastniškega instrumenta izvede predhodno oceno v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012. K tej oceni po potrebi pripomorejo vrednotenja primerljivih obstoječih instrumentov.

I. **Dolžniški instrument**

1. *Splošne določbe*

Cilj dolžniškega instrumenta je prispevati k premagovanju pomanjkljivosti evropskih trgov dolžniškega kapitala z zagotavljanjem delitve tveganja za financiranje dolga. Financiranje dolga nudijo pooblaščeni subjekti ali namenski naložbeni nosilci v obliki prednostnega in podrejenega dolga ali jamstev.

▼B

Dolžniški instrument sestavljata instrument delitve tveganja za posojila in jamstva ter pobuda za projektne obveznice. Nosilci projektov si lahko poleg tega prizadevajo za lastniško financiranje v okviru lastniškega instrumenta.

a. Instrument delitve tveganja za posojila in jamstva

Instrument delitve tveganja za posojila in jamstva je zasnovan tako, da ustvarja dodatno sposobnost prevzemanja tveganja v pooblaščenih subjektih. To slednjim omogoča zagotavljanje podrejenega in prednostnega dolga, financiranega tako na podlagi skladov kot brez skladov, projektom in podjetjem, kar nosilcem projektov omogoča dostop do bančnih kreditov. Če je financiranje dolga podrejeno, je razvrščeno za prednostnim dolgom, a pred lastniškim kapitalom in sorodnim financiranjem, povezanim z lastniškim kapitalom.

Financiranje podrejenega dolga, financiranega brez skladov, ne presega 30 % celotnega zneska izdanega prednostnega dolga.

Financiranje prednostnega dolga, ki se zagotavlja v okviru dolžniškega instrumenta, ne presega 50 % celotnega zneska skupnega financiranja prednostnega dolga, ki ga zagotavlja pooblaščeni subjekt ali namenski naložbeni nosilec.

b. Pobuda za projektne obveznice

Instrument delitve tveganja za projektne obveznice je zasnovan kot financiranje podrejenega dolga, kar olajšuje financiranje projektnim podjetjem, ki povečujejo prednostni dolg v obliki obveznic. Namen tega instrumenta za izboljšanje kreditne kvalitete je pripomoči, da prednostni dolg doseže bonitetno oceno naložbenega razreda.

Razvrščen je za prednostnim dolgom, a pred lastniškim kapitalom in z njim povezanim financiranjem.

Financiranje podrejenega dolga ne presega 30 % celotnega zneska izdanega prednostnega dolga.

2. *Finančni parametri in finančni vzvod*

Parametri delitve tveganja in delitve prihodkov se določijo tako, da se lahko specifični cilji politik, vključno s ciljno naravnanostjo na posebne kategorije projektov, dosežejo ob ohranjanju tržno usmerjenega pristopa dolžniškega instrumenta.

Pričakovani finančni vzvod dolžniškega instrumenta – opredeljen kot skupno financiranje (tj. prispevek Unije skupaj s prispevki iz drugih finančnih virov), deljeno s prispevkom Unije – naj bi bil v razponu od 6 do 15, odvisno od vrste dejavnosti (raven tveganja, ciljni upravičenci in zadevno financiranje dolga).

3. *Kombinacija z drugimi viri financiranja*

Financiranje iz dolžniškega instrumenta se lahko ob upoštevanju pravil, določenih v Uredbi (EU, Euratom) št. 966/2012, in ustrezne pravne podlage kombinira z drugimi namenskimi proračunskimi prispevki, navedenimi v nadaljevanju:

(a) iz drugih delov IPE,

(b) iz drugih instrumentov, programov in proračunskih postavk v proračunu Unije ter

(c) iz držav članic, vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, ki želijo prispevati lastna sredstva ali sredstva iz skladov v okviru kohezijske politike, ne da bi s tem spremenile značaj instrumenta.

▼B

4. *Izvajanje*

Pooblaščeni subjekti

Pooblaščeni subjekti se izbirajo v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012.

Izvajanje v skladu s posrednim upravljanjem ima lahko obliko neposrednih mandatov pooblaščenim subjektom. Kar zadeva instrumente pod neposrednimi mandati (tj. pri posrednem upravljanju), pooblaščeni subjekti upravljajo prispevek Unije k dolžniškemu instrumentu in so partnerji pri delitvi tveganja.

Poleg tega se lahko predvidi ustanovitev namenskih naložbenih nosilcev in s tem omogoči združevanje prispevkov več vlagateljev. Prispevek Unije je lahko podrejen prispevku drugih vlagateljev.

Zasnova in izvajanje

Zasnova je skladna s splošnimi določbami za finančne instrumente, opredeljenimi v Uredbi (EU, Euratom) št. 966/2012.

Podrobni pogoji za izvajanje dolžniškega instrumenta, vključno s spremljanjem in nadzorom, se ob upoštevanju določb iz te priloge in Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 določijo v sporazumu med Komisijo in zadevnim pooblaščenim subjektom.

Fiduciarni račun

Pooblaščeni subjekt odpre fiduciarni račun za prispevek Unije in prihodke, ki izhajajo iz prispevka Unije.

5. *Uporaba prispevka Unije*

Prispevek Unije se uporabi:

(a) za potrebe rezervacije za tveganja;

(b) za kritje dogovorjenih provizij in stroškov, povezanih z vzpostavitvijo in upravljanjem dolžniškega instrumenta, vključno z njegovim vrednotenjem in ukrepi za njegovo podporo, ki so bili določeni v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012 in tržno prakso. Administrativne provizije in provizije, odvisne od uspešnosti, ki se plačajo pooblaščenemu subjektu, ne presegajo 2 % oz. 3 % prispevka Unije, ki se dejansko uporablja za posamezne dejavnosti, na podlagi metodologije, ki temelji na stroških, dogovorjene med Komisijo in pooblaščenimi subjekti.

(c) za neposredno povezane ukrepe za podporo.

6. *Oblikovanje cen ter delitev tveganja in prihodkov*

Dolžniški instrumenti imajo ceno, ki se zaračuna upravičencu, v skladu z ustreznimi pravili in merili pooblaščenih subjektov ali namenskih naložbenih nosilcev ter z najboljšimi tržnimi praksami.

Kar zadeva neposredne mandate pooblaščenim subjektom, se vzorec delitve tveganja odrazi v ustrezni delitvi plačila zaradi tveganja med Unijo in pooblaščenim subjektom, ki ga slednji zaračuna svojim posojilojemalcem.

Kar zadeva namenske naložbene nosilce, se vzorec delitve tveganja odrazi v ustrezni delitvi plačila zaradi tveganja med Unijo in ostalimi vlagatelji, ki ga namenski naložbeni nosilec zaračuna svojim posojilojemalcem.

▼B

Ne glede na izbrani vzorec delitve tveganja si pooblaščeni subjekt vedno deli del določenega tveganja in vedno nosi celotno tranšo preostalega tveganja.

Največje tveganje, ki ga nosi proračun Unije, ne presega 50 % tveganja ciljnega dolžniškega portfelja v okviru dolžniškega instrumenta. Zgornja meja prevzemanja tveganja 50 % se uporablja za ciljno velikost namenskih naložbenih nosilcev.

7. *Postopek prijave in odobritve*

Prijave se naslovijo na pooblaščeni subjekt oz. namenskega naložbenega nosilca v skladu z njegovimi standardnimi postopki prijave. Pooblaščeni subjekti in namenski naložbeni nosilci odobrijo projekte v skladu s svojimi notranjimi postopki.

8. *Trajanje dolžniškega instrumenta*

Zadnjo tranšo prispevka Unije k dolžniškemu instrumentu Komisija razporedi do 31. decembra 2020. Dejanska odobritev financiranja dolgov s strani pooblaščenih subjektov ali namenskih naložbenih nosilcev se zaključi do 31. decembra 2022.

9. *Iztek*

Prispevek Unije, namenjen dolžniškemu instrumentu, se vrne na ustrezni fiduciarni račun, ko se financiranje dolga izteče ali je dolg odplačan. Na fiduciarnem računu je dovolj finančnih sredstev za kritje provizij ali tveganj, povezanih z dolžniškim instrumentom, do njegovega izteka.

10. *Poročanje*

Komisija in pooblaščeni subjekt se v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012 v sporazumu dogovorita o načinih poročanja o izvajanju dolžniškega instrumenta.

Komisija poleg tega ob podpori pooblaščenih subjektov do leta 2023 v skladu s členom 140(8) Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 letno poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju, prevladujočih tržnih pogojih za uporabo instrumenta, posodobljenih projektih in projektni strukturi, vključno z informacijami o projektih na različnih ravneh postopka ob upoštevanju zaupnosti in občutljivih tržnih informacij.

11. *Spremljanje, nadzor in vrednotenje*

Komisija spremlja izvajanje dolžniškega instrumenta, med drugim, če je to primerno, s kontrolami na kraju samem, ter opravlja preverjanje in kontrole v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012.

12. *Ukrepi za podporo*

Izvajanje dolžniškega instrumenta se lahko podpira z nizom spremljajočih ukrepov. Ti lahko med drugim vključujejo tehnično in finančno pomoč, ukrepe za ozaveščanje ponudnikov kapitala ter sheme za pritegnitev zasebnih vlagateljev.

Evropska investicijska banka na zahtevo Evropske komisije ali zadevnih držav članic zagotovi tehnično pomoč, med drugim v zvezi s finančnim strukturiranjem, projektom skupnega interesa, tudi tistim za izvajanje koridorjev jedrnega omrežja, navedenih v delu I Priloge. Takšna tehnična pomoč zajema tudi podporo upravam za razvoj ustrezne institucionalne zmogljivosti.

▼B

II. **Lastniški instrument**

1. *Splošne določbe*

Cilj lastniškega instrumenta je prispevati k premagovanju pomanjkljivosti evropskih kapitalskih trgov z zagotavljanjem naložb lastniškega ali naviideznega lastniškega kapitala.

Največji zneski prispevka Unije so omejeni, kot sledi:

— 33 % ciljne velikosti sklada lastniškega kapitala ali

— sovlaganje Unije v projekt ne presega 30 % celotnega lastniškega kapitala podjetja.

Nosilci projektov si lahko poleg tega prizadevajo za dolžniško financiranje v okviru dolžniškega instrumenta.

2. *Finančni parametri in finančni vzvod*

Naložbeni parametri se določijo tako, da se lahko specifični cilji politik, vključno s ciljno naravnanostjo na posebne kategorije infrastrukturnih projektov, dosežejo ob ohranjanju tržno usmerjenega pristopa tega instrumenta.

Pričakovani finančni vzvod lastniškega instrumenta – opredeljen kot skupno financiranje (tj. prispevek Unije skupaj z vsemi prispevki drugih vlagateljev), deljeno s prispevkom Unije – naj bi bil povprečno v razponu od 5 do 10, odvisno od posebnosti trga.

3. *Kombinacija z drugimi viri financiranja*

Financiranje iz lastniškega instrumenta se lahko ob upoštevanju pravil Uredbe(EU, Euratom) št. 966/2012 in ustrezne pravne podlage kombinira z drugimi namenskimi proračunskimi prispevki, navedenimi v nadaljevanju:

(a) iz drugih delov IPE,

(b) iz drugih instrumentov, programov in proračunskih postavk v proračunu Unije ter

(c) iz držav članic, vključno z regionalnimi in lokalnimi oblastmi, ki želijo prispevati lastna sredstva ali sredstva iz skladov v okviru kohezijske politike, ne da bi s tem spremenile značaj instrumenta.

4. *Izvajanje*

Pooblaščeni subjekti

Pooblaščeni subjekti se izbirajo v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012.

Izvajanje v skladu s posrednim upravljanjem ima lahko pri posrednem upravljanju obliko neposrednih mandatov pooblaščenim subjektom. Kar zadeva instrumente pod neposrednimi mandati (tj. pri posrednem upravljanju), pooblaščeni subjekti upravljajo prispevek Unije k lastniškemu instrumentu.

Poleg tega se lahko predvidi ustanovitev namenskih naložbenih nosilcev in s tem omogoči združevanje prispevkov več vlagateljev. Prispevek Unije je lahko podrejen prispevku drugih vlagateljev.

▼B

Za dosego specifičnih ciljev politik lahko pooblaščeni subjekt v ustrezno utemeljenih primerih prispevek Unije zagotovi specifičnemu projektu kot sovlaganje.

Zasnova in izvajanje

Zasnova je skladna s splošnimi določbami za finančne instrumente, opredeljenimi v Uredbi (EU, Euratom) št. 966/2012.

Podrobni pogoji za izvajanje lastniškega instrumenta, vključno s spremljanjem in nadzorom, se ob upoštevanju določb iz te priloge in Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 določijo v sporazumu med Komisijo in zadevnim pooblaščenim subjektom.

Fiduciarni račun

Pooblaščeni subjekt odpre fiduciarni račun za prispevek Unije in prihodke, ki izhajajo iz prispevka Unije.

5. *Uporaba prispevka Unije*

Prispevek Unije se uporabi za:

(a) potrebe vlaganj v lastniški kapital,

(b) kritje dogovorjenih provizij in stroškov, povezanih z vzpostavitvijo in upravljanjem lastniškega instrumenta, vključno z njegovim vrednotenjem, ki so bili določeni v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012 in tržno prakso, ter

(c) neposredno povezane ukrepe za podporo.

6. *Oblikovanje cen ter delitev tveganja in prihodkov*

Plačilo iz naslova lastniškega kapitala zajema komponente običajnega vračila, ki se pripišejo vlagateljem lastniškega kapitala, in je odvisno od uspešnosti osnovnih naložb.

7. *Postopek prijave in odobritve*

Prijave se naslovijo na pooblaščeni subjekt oz. namenskega naložbenega nosilca v skladu z njegovimi standardnimi postopki prijave. Pooblaščeni subjekti in namenski naložbeni nosilci odobrijo projekte v skladu s svojimi notranjimi postopki.

8. *Trajanje lastniškega instrumenta*

Zadnjo tranšo prispevka Unije k lastniškemu instrumentu Komisija razporedi do 31. decembra 2020. Dejanska odobritev kapitalskih naložb s strani pooblaščenih subjektov ali namenskih naložbenih nosilcev se zaključi do 31. decembra 2022.

9. *Iztek*

Prispevek Unije, namenjen lastniškemu instrumentu, se vrne na ustrezni fiduciarni račun, ko se naložbe odprodajo ali drugače zapadejo. Na fiduciarnem računu je dovolj finančnih sredstev za kritje provizij ali tveganj, povezanih z lastniškim instrumentom, do njegovega izteka.

10. *Poročanje*

Komisija in pooblaščeni subjekt se v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012 v sporazumu dogovorita o načinih letnega poročanja o izvajanju lastniškega instrumenta.

▼B

Komisija poleg tega ob podpori pooblaščenih subjektov do leta 2023 v skladu s členom 140(8) Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 letno poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju.

11. *Spremljanje, nadzor in vrednotenje*

Komisija spremlja izvajanje lastniškega instrumenta, med drugim, če je to primerno, s kontrolami na kraju samem, ter opravlja preverjanje in kontrole v skladu z Uredbo (EU, Euratom) št. 966/2012.

12. *Ukrepi za podporo*

Izvajanje lastniškega instrumenta se lahko podpira z nizom spremljajočih ukrepov. Ti lahko med drugim vključujejo tehnično in finančno pomoč, ukrepe za ozaveščanje ponudnikov kapitala ter sheme za pritegnitev zasebnih vlagateljev.

DEL IV

OKVIRNI ODSTOTKI ZA POSAMIČNE PROMETNE CILJE

Proračunska sredstva iz člena 5(1)(a), razen tistih, ki so dodeljena ukrepom za podporo programa, se razporedijo za posamične prometne cilje, kakor so določeni v členu 4(2), in sicer tako:

(a) odpravljanje ozkih grl, izboljšanje interoperabilnosti železniškega sistema, vzpostavitev manjkajočih povezav, zlasti pa izboljšanje čezmejnih odsekov – 80 %;

(b) dolgoročno zagotavljanje trajnostnih in učinkovitih prometnih sistemov zaradi priprave na pričakovane prihodnje prometne tokove in omogočanja dekarbonizacije vseh načinov prevoza s prehodom na inovativne nizkoogljične in energetsko učinkovite prometne tehnologije ob zagotavljanju čim večje možne varnosti – 5 %;

(c) optimiziranje združevanja in medsebojne povezave načinov prevoza ter izboljšanje interoperabilnosti prevoznih storitev, ob hkratnem zagotavljanju dostopnosti prometne infrastrukture ter ob upoštevanju zgornje meje za komponente na vozilu v sklopu sistema SESAR, RIS in VTMIS ter v sklopu ITS za sektor cestnega prometa iz točke (vi) člena 10(2)(b) – 15 %.

Znesek 11 305 500 000 EUR, prenesenih iz Kohezijskega sklada, se v celoti porabi za projekte v zvezi z vzpostavljanjem jedrnega omrežja ali za projekte in horizontalne prednostne naloge, opredeljene v delu I te priloge.

DEL V

SEZNAM SPLOŠNIH USMERITEV, KI SE UPOŠTEVAJO PRI DOLOČANJU MERIL ZA DODELITEV

Pri določanju meril za dodelitev v skladu s členom 17(5) se upoštevajo vsaj naslednje splošne usmeritve:

(a) zrelost ukrepa v razvoju projekta;

(b) smotrnost predlaganega izvedbenega načrta;

(c) kadar je primerno, stimulativni učinek podpore Unije na javne in zasebne naložbe;

▼B

(d) potreba po premostitvi finančnih ovir, kakršna je pomanjkljivo financiranje trga;

(e) kadar je primerno, vpliv na gospodarstvo, socialo, podnebje in okolje ter dostopnost;

(f) kadar je primerno, čezmejna razsežnost.

▼M1

DEL VI

PREDNOSTI GLEDE FINANCIRANJA NA PODROČJU PROMETA V OKVIRU VEČLETNIH IN LETNIH DELOVNIH PROGRAMOV

1. **Prednosti glede financiranja večletnih delovnih programov**

1.1 Prednosti glede financiranja za vzpostavitev manjkajočih povezav, odpravljanje ozkih grl, izboljšanje interoperabilnosti železniškega sistema, zlasti pa izboljšanje čezmejnih odsekov:

(i) predhodno določeni projekti v koridorjih osrednjega omrežja (železnice, celinske plovne poti, ceste, pomorska in celinska pristanišča);

(ii) predhodno določeni projekti na drugih odsekih osrednjega omrežja (železnice, celinske plovne poti, ceste, pomorska in celinska pristanišča);

(iii) interoperabilnost železniškega sistema;

(iv) uvedba ERTMS.

1.2 Prednosti glede financiranja za dolgoročno zagotavljanje trajnostnih in učinkovitih prometnih sistemov zaradi priprave na pričakovane prihodnje prometne tokove in omogočanja dekarbonizacije vseh načinov prevoza s prehodom na inovativne nizkoogljične in energijsko učinkovite prometne tehnologije ob optimizaciji varnosti:

(i) uvajanje novih tehnologij in inovacij v vse načine prevoza, s poudarkom na dekarbonizaciji, varnosti in inovativnih tehnologijah za spodbujanje trajnosti, delovanja, upravljanja, dostopnosti, večmodalnosti in učinkovitosti omrežja;

(ii) varna in varovana infrastruktura, vključno z varnimi in varovanimi parkirnimi mesti v osrednjem cestnem omrežju.

1.3 Prednosti glede financiranja za optimiziranje združevanja in medsebojnega povezovanja načinov prevoza ter izboljšanje interoperabilnosti prevoznih storitev, ob hkratnem zagotavljanju dostopnosti prometne infrastrukture:

(i) enotno evropsko nebo – SESAR;

(ii) rečne informacijske storitve;

(iii) inteligentne prometne storitve za cestni promet;

(iv) sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet;

(v) pomorske avtoceste;

▼M1

(vi) ukrepi za izgradnjo prometne infrastrukture na vozliščih osrednjega omrežja, vključno z urbanimi vozlišči;

(vii) povezave z večmodalnimi logističnimi platformami in njihov razvoj.

1.4 Ukrepi za podporo programov.

2. **Prednosti glede financiranja letnih delovnih programov**

2.1 Prednosti glede financiranja za odpravljanje ozkih grl, izboljšanje interoperabilnosti železniškega sistema, vzpostavitev manjkajočih povezav, zlasti pa izboljšanje čezmejnih odsekov:

(i) projekti v zvezi z železnicami, celinskimi plovnimi potmi in cestami v osrednjem omrežju, vključno s povezavami s celinskimi in pomorskimi pristanišči ter letališči in razvojem pristanišč;

(ii) projekti v zvezi s celovitim omrežjem (železnice, celinske plovne poti, ceste, pomorska in celinska pristanišča);

(iii) projekti za povezovanje vseevropskega prometnega omrežja z infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav, zlasti v zvezi s čezmejnimi odseki (železnica, celinske plovne poti, ceste, pomorska in celinska pristanišča).

2.2 Prednosti glede financiranja za dolgoročno zagotavljanje trajnostnih in učinkovitih prometnih sistemov zaradi priprave na pričakovane prihodnje prometne tokove in omogočanja dekarbonizacije vseh načinov prevoza s prehodom na inovativne nizkoogljične in energijsko učinkovite prometne tehnologije ob optimizaciji varnosti:

(i) uvajanje novih tehnologij in inovacij, razen tistih, ki so vključene v večletni delovni program;

(ii) storitve tovornega prometa;

(iii) ukrepi za zmanjšanje hrupa železniškega tovornega prometa, tudi z naknadnim opremljanjem obstoječega voznega parka.

2.3 Prednosti glede financiranja za optimiziranje združevanja in medsebojnega povezovanja načinov prevoza ter izboljšanje interoperabilnosti prevoznih storitev, ob hkratnem zagotavljanju dostopnosti prometne infrastrukture:

(i) sistemi telematskih aplikacij, razen tistih, ki so vključeni v večletni delovni program;

(ii) ukrepi za boljšo dostopnost do prometne infrastrukture za invalide;

(iii) ukrepi za izgradnjo prometne infrastrukture na vozliščih osrednjega omrežja, vključno z urbanimi vozlišči;

(iv) povezave z večmodalnimi logističnimi platformami in njihov razvoj.

2.4 Finančni instrumenti IPE:

(i) prispevek k finančnim instrumentom, kot so opredeljeni v členu 14 in delu III Priloge k Uredbi o IPE;

(ii) ukrepi za podporo programov za inovativne finančne instrumente.

▼B

PRILOGA II

"PRILOGA

SEZNAM ZAČETNIH TOVORNIH KORIDORJEV

	Države članice	Glavne poti ([1])	Vzpostavitev tovornih koridorjev:
"Ren–Alpe"	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Milano–Genova	do 10. novembra 2013
"Severno morje–Sredozemlje"	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luksembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	do 10. novembra 2013
"Skandinavija–Sredozemlje"	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)–Malmö– København –Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	do 10. novembra 2015
"Atlantik"	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	do 10. novembra 2013
"Baltik–Jadran"	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Świnoujście (+)/Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/ Trieste/Bologna/ Ravenna Gradz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	do 10. novembra 2015
"Sredozemlje"	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería–Valencia/Algeciras/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Torino–Milano–Verona–Padova/Venezia–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)–Zagreb (+)–Budapest–Záhony (madžarsko-ukrajinska meja)	do 10. novembra 2013
"Orient/Vzhodno Sredozemlje"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București – Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)–Praga–Wien/ Bratislava–Budapest — Vidin–Sofia–Burgas (*)/Svilengrad (*) (bolgarsko-turška meja)/ Promachonas–Thessaloniki– Athína –Patras (*)	do 10. novembra 2013

▼B

	Države članice	Glavne poti ([1])	Vzpostavitev tovornih koridorjev:
"Severno morje–Baltik" (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/Amsterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpen–Aachen/Berlin– Warsaw –Terespol (poljsko-beloruska meja)/ Kaunas–Riga (*)–Tallinn (*)	do 10. novembra 2015
"Ren–Donava" (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Nürnberg–Wels Strasbourg–Stuttgart–München–Salzburg–Wels–Wien–Bratislava–Budapest–Arad–Braşov/Craiova–Bucureşti – Constanţa Čierna in Tisou (slovaško-ukrajinska meja)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha–München/Nürnberg	do 10. novembra 2020

([1]) Znak "/" pomeni alternativne poti. V skladu s smernicami TEN-T bi bilo treba atlantski in sredozemski koridor v prihodnje dopolniti s tovorno osjo Sines/Algeciras–Madrid–Paris, ki prečka osrednje Pireneje s predorom na majhni višini.

(+) Poti, označene z +, se vključijo v zadevne koridorje najpozneje 3 leta po datumu vzpostavitve iz te preglednice. Obstoječe strukture, določene v členu 8 in členu 13(1) te uredbe, se prilagodijo s sodelovanjem dodatnih držav članic in upravljavcev infrastrukture pri zadevnih koridorjih. Te vključitve temeljijo na tržnih študijah ter upoštevajo vidik obstoječega potniškega in tovornega prometa v skladu s členom 14(3) te uredbe.

(*) Poti, označene z *, se vključijo v zadevne koridorje najpozneje 5 let po datumu vzpostavitve iz te preglednice. Obstoječe strukture, določene v členu 8 in členu 13(1) te uredbe, se prilagodijo s sodelovanjem dodatnih držav članic in upravljavcev infrastrukture pri zadevnih koridorjih. Te vključitve temeljijo na tržnih študijah ter upoštevajo vidik obstoječega potniškega in tovornega prometa v skladu s členom 14(3) te uredbe.

(°) Do izvedbe proge "Rail Baltic" z nominalno tirno širino 1435 mm se pri vzpostavitvi in upravljanju tega koridorja upoštevajo posebnosti različnih sistemov tirne širine.

(‡) Vzpostavitev tega koridorja temelji na tržnih študijah ter upošteva vidik obstoječega potniškega in tovornega prometa v skladu s členom 14(3) te uredbe. Odsek "Čierna in Tisou (slovaško-ukrajinska meja)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha" se vzpostavi do 10. novembra 2013."