Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►**B** **UREDBA (EU) br. 1316/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

od 11. prosinca 2013.

o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 348, 20.12.2013., str. 129)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Delegirana uredba Komisije (EU) br. 275/2014 od 7. siječnja 2014.	L 80	1	19.3.2014

▼B

UREDBA (EU) br. 1316/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 11. prosinca 2013.

o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 172.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([2]),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([3]),

budući da:

(1) Za postizanje pametnog, održivog i uključivog rasta te za poticanje stvaranja radnih mjesta u skladu s ciljevima strategije Europa 2020., Unija treba modernu i učinkovitu infrastrukturu za doprinos povezivanju i integraciji Unije te svih njezinih regija u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. Te veze trebale bi pridonijeti poboljšanju slobodnog kretanja osoba, robe, kapitala i usluga. Transeuropske mreže trebale bi pojednostaviti prekogranične veze, potaknuti veću gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju te pridonijeti konkurentnijem socijalnom tržišnom gospodarstvu i borbi protiv klimatskih promjena.

(2) Cilj stvaranja Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) uspostavljenog ovom Uredbom jest ubrzati ulaganja u područje transeuropskih mreža i osigurati financijska sredstva, kako iz javnog tako i iz privatnog sektora, uz istovremeno povećavanje pravne sigurnosti i poštovanje načela tehnološke neutralnosti. CEF bi trebao u potpunosti aktivirati sinergije među sektorima prometa, telekomunikacija i energetike i na taj način pojačati učinkovitost djelovanja Unije te omogućiti optimizaciju troškova provedbe.

([1]) SL C 143, 22.5.2012., str. 116.
([2]) SL C 277, 13.9.2012., str. 125.
([3]) Stajalište Europskog parlamenta od 19. studenoga 2013. (još nije objavljeno u Službenom listu)

▼B

(3) Prema Komisiji, procjenjuje se da iznos ulagačkih zahtjeva za transeuropske mreže u sektoru prometa, telekomunikacija i energetike za razdoblje do 2020. iznosi 970 000 milijuna EUR.

(4) Ovom Uredbom utvrđuje se, za provedbu CEF-a za razdoblje od 2014. do 2020., financijska omotnica u iznosu od 33 242 259 000 EUR u tekućim cijenama koji treba predstavljati primarni referentni iznos u smislu točke 17. Međuinstitucionalnog sporazuma između Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije od 2. prosinca 2013. o proračunskoj disciplini, o suradnji u vezi s proračunskim pitanjima i o dobrom financijskom upravljanju ([1]) za Europski parlament i Vijeće tijekom godišnjeg proračunskog postupka.

(5) Kako bi se maksimalno iskoristila proračunska sredstva dodijeljena CEF-u, Komisija bi trebala, nakon srednjoročne evaluacije CEF-a, biti u mogućnosti predložiti prijenos odobrenih proračunskih sredstava među sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. Na takav bi se prijedlog trebao primjenjivati godišnji proračunski postupak.

(6) Iznos od 11 305 500 000 EUR u tekućim cijenama prenesenih iz Kohezijskog fonda uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1301/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) trebao bi se upotrebljavati za usmjeravanje proračunskih sredstava u financijske instrumente na temelju ove Uredbe tek od 1. siječnja 2017.

(7) Uspostava učinkovitih mreža prometne i energetske infrastrukture jedna je od dvanaest ključnih mjera koje je Komisija navela u svojoj Komunikaciji od 13. travnja 2011. pod nazivom „Akt o jedinstvenom tržištu – Dvanaest mjera za poticanje rasta i jačanje povjerenja: ‚Zajedno za novi rast'".

(8) Komisija se obvezala da će u programe troškova Unije uključiti klimatske promjene i najmanje 20 % proračuna Unije usmjeriti prema ciljevima vezanima uz klimu. Važno je osigurati da se u pripremi, osmišljavanju i provedbi projekata od zajedničkog interesa potiču ublažavanje klimatskih promjena i prilagodbe na njih, kao i sprečavanje te upravljanje rizicima. Infrastrukturna ulaganja iz ove Uredbe trebala bi pomoći promicanju prijelaza na gospodarstvo i društvo s niskom razinom emisija ugljika te s otpornošću na klimatske promjene i prirodne katastrofe, uzimajući u obzir posebnosti regija s prirodnim i demografskim nedostacima, osobito najudaljenije i otočne regije. Osobito u sektorima prometa i energetike, CEF bi trebao pridonijeti srednjoročnim i dugoročnim ciljevima Unije u pogledu dekarbonizacije.

([1]) SL C 420, 20.12.2013., str. 1.
([2]) Uredba (EU) br. 1301/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od17. prosinca 2013. Kohezijskom fondu i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 1084/2006 (SL L 347, 20.12.2013., str. 289.).

▼B

(9) U svojoj Rezoluciji od 8. lipnja 2011. o Ulaganju u budućnost: novi višegodišnji financijski okvir („VFO”) za konkurentnu, održivu i uključivu Europu ([1]) Europski parlament naglasio je važnost osiguravanja brze provedbe Digitalne agende Unije, kao i važnost daljnjeg ulaganja napora za postizanje cilja da pristup brzom internetu bude dostupan svim građanima Unije do 2020., uključujući i u manje razvijenim područjima. Europski parlament istaknuo je da je ulaganje u učinkovitu prometnu infrastrukturu imalo ključnu ulogu u održavanju konkurentnosti Europe i utiranju puta za razdoblje nakon krize, za dugoročni ekonomski rast te da je transeuropska prometna mreža („TEN-T”) bila vitalna kako bi se jamčilo dobro funkcioniranje unutarnjeg tržišta i osigurala važnu europska dodana vrijednost. Europski parlament je naveo da smatra da bi sukladno tome TEN-T trebao biti ključni prioritet za sljedeći VFO te da je nužno povećati sredstva namijenjena TEN-T-u u sljedećem VFO-u. Povrh toga, Europski parlament naglasio je potrebu da se poveća učinak financiranja Unije te mogućnosti koje nude Kohezijski fond i europski strukturni i investicijski fondovi, kao i financijski instrumenti za financiranje ključnih nacionalnih i prekograničnih europskih prioritetnih infrastrukturnih projekata u području energetike, te je istaknuo da su potrebna značajna sredstva iz proračuna Unije za financijske instrumente u ovom području.

(10) Kako bi se financirala infrastruktura u prekograničnim regijama kao sastavnica razvoja mreža u cjelini, trebalo bi poticati sinergije između financijskih instrumenata CEF-a i drugih fondova Unije.

(11) Komisija je 28. ožujka 2011. usvojila Bijelu knjigu pod nazivom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima” („Bijela knjiga”). Cilj je Bijele knjige smanjiti emisije stakleničkih plinova (GHG) u prometnom sektoru za najmanje 60 % do 2050. u usporedbi s 1990. Što se tiče infrastrukture, cilj Bijele knjige je do 2030. uspostaviti potpuno funkcionalnu multimodalnu osnovnu mrežu TEN-T na razini Unije. Interoperabilnost bi se mogla poboljšati inovativnim rješenjima kojima bi se unaprijedila kompatibilnost među sustavima o kojima je riječ. Cilj Bijele knjige je i uspješnije djelovanje multimodalnih logističkih lanaca, uključujući veću upotrebu energetski učinkovitijih načina prijevoza. Stoga utvrđuje sljedeće važne ciljeve za politiku TEN-T-a: 30 % teretnog cestovnog prometa prevezenog preko udaljenosti od više od 300 km trebalo bi do 2030. prijeći na drugi način prijevoza, a do 2050. više od 50 % prometa; dužina postojeće mreže željezničkog sustava velikih brzina trebala bi se utrostručiti do 2030., a većina putničkog prometa na srednje udaljenosti trebala bi biti željeznicom do 2050.; do 2050. sve zračne luke osnovne mreže trebale bi se povezati sa željezničkom mrežom i sve morske luke sa sustavom za željeznički teretni promet, a gdje je moguće, i s unutarnjim plovnim putovima.

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

▼B

(12) U svojoj Rezoluciji od 6. srpnja 2010. o održivoj budućnosti za promet ([1]) Europski parlament je naglasio da je za učinkovitu prometnu politiku potreban financijski okvir usklađen s izazovima koji se pojavljuju te da bi u tu svrhu trebalo povećati postojeća sredstva za promet i mobilnost; osim toga smatra da postoji potreba za stvaranjem instrumenta za koordinaciju i optimizaciju korištenja raznih izvora za financiranje projekata i svih financijskih sredstava te mehanizama dostupnih na razini Unije.

(13) U svojim zaključcima od 11. lipnja 2009. o pregledu politike TEN-T-a, Vijeće je još jednom potvrdilo potrebu za daljnjim ulaganjem u prometnu infrastrukturu kako bi se osigurao primjeren razvoj TEN-T-a za sve vrste prijevoza, kao osnova za unutarnje tržište i konkurentnost, ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju Unije te njezinu povezanost sa susjednim državama, s naglaskom na europsku dodanu vrijednost koju bi ona donijela. Vijeće je također naglasilo kako je neophodno da Unija omogući dostupnost financijskih sredstava nužnih za poticanje ulaganja u projekte TEN-T, a osobito je naglasilo potrebu za usklađivanjem primjerene financijske potpore iz proračuna TEN-T-a s prioritetnim projektima koji uključuju odgovarajuće prekogranične dionice i koji će se provoditi i nakon 2013. s institucionalnim ograničenjima izrade programa VFO-a. Prema mišljenju Vijeća, trebalo bi nastaviti razvijati pristupe javno-privatnog partnerstva i, prema potrebi, u tom pogledu pružati potporu.

(14) Na temelju ciljeva iz Bijele knjige, smjernice za TEN-T kako su utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013. Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) određuju infrastrukturu TEN-T-a, preciziraju zahtjeve koji se moraju ispuniti te određuju mjere za njihovu provedbu. Te smjernice osobito predviđaju dovršenje osnovne mreže do 2030. stvaranjem nove infrastrukture, kao i značajne nadogradnje te obnove postojeće infrastrukture.

(15) Na osnovi analize planova za prometnu infrastrukturu država članica, Komisija procjenjuje da je u promet potrebno uložiti iznos od 500 000 milijuna EUR za cijelu mrežu TEN-T-a u razdoblju od 2014. do 2020., a procjenjuje se da će 250 000 milijuna EUR od tog iznosa biti potrebno uložiti u osnovnu mrežu TEN-T-a.

(16) Zemljopisno trasiranje željezničkih teretnih koridora kako je predviđeno Uredbom (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) i koridorâ osnovne mreže iz dijela I. Priloga I. ovoj Uredbi trebalo bi, prema potrebi, osigurati uzimajući u obzir

([1]) SL C 351 E, 2.12.2011., str. 13.

([2]) Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropskih prometnih mreža i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (Vidi stranicu 1 ovog Službenog lista).

([3]) Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

▼B

ciljeve odgovarajućih instrumenata u svrhu smanjenja administrativnog opterećenja i racionalizacije razvoja i upotrebe željezničke infrastrukture. Na željezničke teretne koridore trebale bi se primjenjivati isključivo odredbe Uredbe (EU) br. 913/2010, uključujući u pogledu izmjena u njihovu trasiranju.

(17) U okviru pregleda politike TEN-T-a iz veljače 2009. osnovana je posebna stručna skupina koja je surađivala s Komisijom i razmotrila strategiju financiranja te financijsku budućnost TEN-T-a. Stručna skupina br. 5 svoj je rad temeljila na iskustvu vanjskih stručnjaka iz različitih područja: upravitelja infrastrukture, projektanata infrastrukture, nacionalnih, regionalnih i lokalnih predstavnika, stručnjaka iz područja zaštite okoliša te predstavnika akademske zajednice i privatnog sektora. Završno izvješće stručne skupine br. 5 ([1]) doneseno u srpnju 2010. sadrži 40 preporuka, od kojih su neke uzete u obzir u ovoj Uredbi. To izvješće preporučuje, inter alia, da bi Komisija trebala omogućiti standardni okvir za spajanje bespovratnih sredstava Unije i TEN-T javno-privatnih partnerstava („JPP-ovi”), obuhvaćajući i Kohezijske fondove i proračun TEN-T-a.

(18) Iskustvo s VFO-om (2007. - 2013.) pokazuje da se pojedine države članice, koje ostvaruju pravo na financiranje iz Kohezijskog fonda, suočavaju s velikim preprekama pri pravovremenoj provedbi složenih prekograničnih projekata prometne infrastrukture s visokom europskom dodanom vrijednosti, kao i u dopuštanju učinkovite upotrebe europskih fondova. Stoga bi trebalo, u svrhu poboljšanja dovršetka projekata u području prometa, osobito prekograničnih projekata s visokom europskom dodanom vrijednošću, dio sredstava Kohezijskog fonda (11 305 500 000 EUR) usmjeriti na financiranje projekata u području prometa u osnovnoj prometnoj mreži ili projektima u području prometa povezanim s horizontalnim prioritetima u državama članicama koje ostvaruju pravo na korištenje sredstava iz Kohezijskog fonda u okviru CEF-a. U početnoj bi fazi u odabiru projekata koji ispunjavaju uvjete za financiranje trebalo poštovati nacionalnu raspodjelu sredstava u okviru Kohezijskog fonda. Komisija bi trebala podupirati države članice koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda u njihovim nastojanjima da razviju primjereni tijek projekata, osobito jačanjem institucionalnih sposobnosti javne uprave o kojoj je riječ i organizacijom dodatnih poziva na podnošenje prijedloga, istovremeno osiguravajući transparentan postupak odabira projekata.

(19) Iznos od 11 305 500 000 EUR prenesenih iz Kohezijskog fonda koji se troše isključivo u državama članicama koje ostvaruju pravo na financiranje iz Kohezijskog fonda ne bi se trebao upotrebljavati za financiranje mjera sa sinergijama među sektorima prometa, telekomunikacija i energetike koji pridonose projektima od zajedničkog interesa koji proizlaze iz višesektorskog poziva na podnošenje prijedloga.

(20) Institucionalni i administrativni kapaciteti ključni su preduvjeti za učinkovito ostvarenje ciljeva CEF-a. Komisija bi trebala, u što većoj mogućoj mjeri, ponuditi primjerena sredstva potpore radi odobravanja oblikovanja i provedbe projekata u dotičnim državama članicama.

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

▼B

(21) U svojoj Komunikaciji od 17. studenoga 2010. pod nazivom „Prioriteti energetske infrastrukture za 2020. i dalje - Nacrt za integriranu energetsku mrežu”, Komisija je prepoznala prioritetne koridore koji su nužni da bi Uniji omogućili ostvarenje njezinih ambicioznih ciljeva u području energetike i klime do 2020. u svrhu dovršenja unutarnjeg energetskog tržišta, jamčenja sigurnosti opskrbe, omogućavanja uključenja obnovljivih izvora energije te pripreme mreža za daljnju dekarbonizaciju energetskog sustava nakon 2020.

(22) Potrebno je znatno ulaganje u svrhu modernizacije i širenja energetske infrastrukture u Europi i prekograničnog povezivanja mreža te kako bi se stalo na kraj energetskoj izolaciji država članica, radi ostvarenja ciljeva Unije u vezi s energetskom i klimatskom politikom s obzirom na konkurentnost, održivost i sigurnost opskrbe na troškovno učinkovit način. Prema Komisiji, procjenjuje se da u energetsku infrastrukturu treba do 2020. uložiti do 1 000 000 milijuna EUR, uključujući otprilike 200 000 milijuna EUR u prijenos električne energije i plina te infrastrukturu za skladištenje za koje se smatra da su od europskog značaja. Prema radnom dokumentu Komisije pod nazivom „Potrebe ulaganja u energetsku infrastrukturu i zahtjevi financiranja” podnesenom Vijeću, između projekata od europskog značenja, ulaganja u visini od približno 100 000 milijuna EUR u opasnosti su da neće biti izvršena zbog prepreka u vezi s izdavanjem dozvola, propisima i financiranjem.

(23) Hitnost potrebe izgradnje energetske infrastrukture za budućnost i znatno povećanje opsega ulaganja u odnosu na protekla razdoblja zahtijevaju drukčiji način pružanja potpore za energetsku infrastrukturu na razini Unije. U svojim zaključcima od 28. veljače 2011., Vijeće je poduprlo energetske koridore kao europske prioritete.

(24) U pogledu energetskog sektora, Europsko vijeće od 4. veljače 2011. pozvalo je Komisiju da pojednostavi i poboljša postupke odobravanja te da potakne regulatorni okvir koji privlači ulaganja. Europsko vijeće naglasilo je da bi većinu ulaganja trebalo ostvariti tržište sa sredstvima koje naplati putem pristojbi. Europsko vijeće priznalo je da je javno financiranje nužno za projekte koji su potrebni sa stajališta osiguravanja opskrbe ili solidarnosti koji nisu mogli privući tržišno financiranje. Također je naglasilo potrebu za modernizacijom i proširenjem europske energetske infrastrukture te za prekograničnim međusobnim povezivanjem mreža s ciljem djelotvornosti solidarnosti među državama članicama, osiguravanja alternativnih pravaca opskrbe ili tranzita i izvora energije te razvoja obnovljivih izvora energije kao konkurencije tradicionalnim izvorima. Inzistiralo je na tome da bi rok za dovršenje unutarnjeg energetskog tržišta trebao biti 2014. radi slobodnog protoka plina i električne energije te da nijedna država članica ne smije ostati izolirana od europskih plinskih i elektroenergetskih mreža nakon 2015. niti njihova energetska sigurnost smije biti ugrožena nedostatkom

▼B

odgovarajućih povezanosti. Prva dva godišnja programa rada donesena na temelju ove Uredbe trebala bi dati prednost razmatranju projekata od zajedničkog interesa i sličnih djelovanja usmjerenih na okončanje energetske izoliranosti i eliminaciji uskih grla energetike s ciljem približavanja dovršenju unutarnjeg energetskog tržišta.

(25) Uredbom (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) utvrđuje prioritete transeuropske energetske infrastrukture koje treba provesti do 2020. kako bi se dosegli ciljevi energetske i klimatske politike Unije; postavljaju pravila za određivanje projekata od zajedničkog interesa potrebnih za provedbu tih prioriteta, utvrđuju mjere u području izdavanja dozvola, uključenja javnosti te propisa za ubrzanje i/ili lakšu izvedbu tih projekata, uključujući kriterije za opću prihvatljivost takvih projekata u pogledu sredstava financijske potpore Unije.

(26) Telekomunikacije sve više postaju infrastrukture utemeljene na internetu, pri čemu infrastruktura širokopojasnih mreža ubrzava upotrebu digitalnih usluga u najrazličitijim djelatnostima društva. Internet postaje dominantna platforma za komunikaciju, poslovanje, pružanje javnih i privatnih usluga te za socijalnu i kulturnu koheziju. Nadalje, računalstvo u oblaku i „softver kao usluga” postaju nove paradigme računalstva. Stoga su transeuropska dostupnost sveprisutnog, brzog pristupa internetu i inovativne digitalne usluge ključne za gospodarski rast i jedinstveno tržište.

(27) Moderne brze internetske mreže ključna su infrastruktura za budućnost u smislu povezanosti europskih poduzeća, osobito malih i srednjih poduzeća („MSP-ovi”) koja se žele koristiti računalstvom u oblaku radi poboljšanja troškovne učinkovitosti. Kako bi se izbjeglo udvostručenje infrastrukture, spriječilo premještanje privatnih ulaganja i osnažilo jačanje kapaciteta radi stvaranja novih ulagačkih prilika te promicanja provedbe mjera za smanjenje troškova, trebalo bi poduzeti mjere za poboljšanje koordinacije potpore Unije za širokopojasni pristup iz CEF-a i potpore za širokopojasni pristup iz svih drugih raspoloživih izvora, uključujući putem nacionalnih širokopojasnih planova.

(28) Strategija Europa 2020. poziva na provedbu Digitalne agende za Europu koja utvrđuje stabilan pravni okvir za poticanje ulaganja u otvorenu i konkurentnu brzu internetsku infrastrukturu te u pripadajuće usluge. Cilj za Europu trebao bi biti najbrži širokopojasni pristup u svijetu do 2020. na temelju najmodernijih tehnologija.

([1]) Uredba (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2013. o smjernicama za transeuropsku energetsku infrastrukturu i stavljanju izvan snage Odluke br. 1364/2006/EZ i izmjeni uredaba (EZ) br. 713/2009, (EZ) br. 714/2009 i (EZ) br. 715/2009 (SL L 115, 25.4.2013., str. 39.).

▼B

(29) Vijeće je 31. svibnja 2010. zaključilo da bi Unija trebala osigurati nužna sredstva za razvoj jedinstvenog digitalnog tržišta koje se temelji na brzim i ultrabrzom internetu i interoperabilnim aplikacijama i potvrdilo da je učinkovito i konkurentno ulaganje u sljedeću generaciju širokopojasnih mreža nužno za inovaciju, izbor potrošača te konkurentnost Unije te da bi moglo pridonijeti boljoj kvaliteti života uz pomoć poboljšane zdravstvene skrbi, sigurnijeg prometa, novih mogućnosti u području medija te lakšeg pristupa robi, uslugama i znanju, osobito preko granica.

(30) Privatni sektor trebao bi igrati ključnu ulogu u uvođenju i modernizaciji širokopojasnih mreža, uz potporu konkurentnog regulatornog okvira naklonjenog ulagačkom ozračju. U slučaju nedostatnih privatnih ulaganja, države članice trebale bi uložiti napore nužne za postizanje ciljeva Digitalne agende. Javna financijska potpora širokopojasnom pristupu trebala bi se ograničiti na financijske instrumente za programe ili inicijative usmjerene na projekte koji se ne mogu financirati isključivo iz privatnog sektora, što je potvrđeno prethodnom procjenom kojom su utvrđeni tržišni nedostaci i neoptimalne ulagačke situacije.

(31) Kao posljedica toga, ključno je poticati, u skladu s načelom tehnološke neutralnosti, postavljanje brzih i ultrabrzih brzih širokopojasnih mreža na razini Unije te doprinijeti razvoju i uspostavljanju transeuropskih digitalnih usluga. Javna ulaganja kroz financijske instrumente u brze i ultrabrze širokopojasne mreže ne smije dovesti do narušavanja tržišta ili stvaranja destimulirajućih uvjeta za ulaganje. Trebala bi se upotrebljavati za privlačenje privatnih ulaganja i za njima bi se trebalo posegnuti isključivo u slučajevima pomanjkanja komercijalnog interesa za ulaganje.

(32) Potrebno je nekoliko načina provedbe koji zahtijevaju različite stope financiranja te financijske instrumente kako bi se poboljšali učinkovitost i učinak financijske potpore Unije, potaknulo privatno ulaganje i kako bi se ispunili posebni zahtjevi pojedinačnih projekata.

(33) Uredba o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture utvrdit će kriterije prema kojima projekti od zajedničkog interesa mogu primati financijsku potporu na temelju ove Uredbe.

(34) Okvirni program za istraživanja i inovacije Obzor 2020. ([1]) bit će usmjeren, između ostalog, na suočavanje s društvenim izazovima (npr. kroz pametno osmišljen, povoljan za okoliš, dostupan i integriran promet, sigurna, čistu i učinkovitu energija, zdravstvenu službu, upravu i održivi razvoj povezani s informacijskom

([1]) Uredba (EU) br. 1291/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor 2020. (2014. – 2020.) i o stavljanju izvan snage Odluke br. 1982/2006/EZ (SL L 347, 20.12.2013., str. 104.).

▼B

i komunikacijskom tehnologijom) kako bi se na izravan način svladali izazovi iz Strategije Europa 2020. potporom aktivnosti koje obuhvaćaju čitavo područje od istraživanja do tržišta. Program Obzor 2020. pružat će potporu svim fazama inovacijskog ciklusa, osobito onim aktivnostima koje su bolje povezane s tržištem, uključujući inovativne financijske instrumente. S ciljem osiguravanja većeg učinka financiranja Unije i u svrhu postizanja usklađenosti, CEF će razviti blisko povezane sinergije s programom Obzor 2020.

(35) U svojoj Komunikaciji od 20. srpnja 2010. pod nazivom „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjer politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011. – 2020.”, Komisija je utvrdila okvir za mjere politika koje idu u prilog sigurnoj infrastrukturi kao ključnom elementu za smanjenje broja žrtava prometnih nesreća za 50 % do 2020. CEF bi stoga trebao osigurati da su zahtjevi za financijskim sredstvima Unije usklađeni sa zahtjevima, preporukama i ciljevima utvrđenim u cjelokupnom relevantnom pravu Unije o sigurnosti prometa. U procjenu izvedbe CEF-a trebalo bi u obzir uzeti smanjenje broja žrtava na cestovnim mrežama Unije.

(36) Unija i većina država članica potpisnice su Konvencije Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom, dok su preostale države članice u postupku njezina ratificiranja. Važno je da se kod provedbe relevantnih projekata u obzir uzme, prilikom specifikacije projekata, dostupnost za osobe s invaliditetom, kako je spomenuto u toj konvenciji.

(37) Premda se većina ulaganja u okviru strategije Europa 2020. može provesti tržišnim i regulatornim mjerama, za suočavanje s izazovima u području financiranja mogu biti potrebna javna djelovanja i potpora Unije u obliku bespovratnih sredstava i inovativnih financijskih instrumenata.

(38) Kako bi se na najbolji način iskoristio proračun Unije, bespovratna sredstva trebala bi se usmjeriti na one projekte koji ne primaju dovoljno financijskih sredstava iz privatnog sektora.

(39) Željezničke projekte ne bi trebalo isključiti iz dodjele bespovratnih sredstava na temelju ove Uredbe jer stvaraju prihod iz obveznih pristojbi na temelju Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

(40) Fiskalne će mjere u brojnim državama članicama potaknuti ili su već potaknule javna tijela na ponovnu procjenu svojih programa ulaganja u infrastrukturu. U tom se kontekstu JPP-ovi smatraju učinkovitim sredstvom provedbe infrastrukturnih projekata, koji osiguravaju postizanje ciljeva politike među koje spada borba protiv klimatskih promjena; promicanje alternativnih izvora energije, i te energetske učinkovitosti i učinkovite upotrebe

([1]) Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

▼B

izvora, pružanje potpore održivom prometu i razvoj širokopojasnih mreža. U svojoj Komunikaciji od 19. studenoga 2009. pod nazivom „Pokretanje privatnog i javnog ulaganja za oporavak i dugotrajnu strukturnu promjenu: razvoj javno-privatnog partnerstva”, Komisija se obvezala poboljšati pristup financiranju za JPP-ove proširenjem područja primjene postojećih financijskih instrumenata.

(41) U svojoj Komunikaciji od 19. listopada 2010. pod nazivom „Preispitivanje proračuna EU-a” Komisija je naglasila da bi mjerilo za projekte s dugoročnim komercijalnim potencijalom trebalo biti korištenje fondova Unije u partnerstvu s financijskim i bankarskim sektorom, osobito s Europskom investicijskom bankom i javnim financijskim institucijama država članica, ali isto tako i s ostalim međunarodnim financijskim institucijama te privatnim financijskim sektorom, uključujući na nacionalnoj i regionalnoj razini.

(42) Financijske instrumente trebalo bi koristiti za suočavanje s posebnim potrebama tržišta, za mjere s jasnom europskom dodanom vrijednošću te koje su u skladu s ciljevima CEF-a, pri čemu se ne smiju u cijelosti zamijeniti privatna financiranja. Trebali bi poboljšati učinak poluge proračunske potrošnje Unije i postići veći multiplikacijski učinak u pogledu privlačenja financijskih sredstava iz privatnog sektora. To je osobito bitno u kontekstu poteškoća povezanih s pristupom kreditima i ograničenja javnih financija i u pogledu potrebe za podupiranjem gospodarskog oporavka Europe. Prije odluke o upotrebi financijskih instrumenata Komisija bi trebala provesti ex ante evaluaciju predmetnog instrumenta, kako se zahtijeva Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

(43) U Strategiji Europa 2020. Komisija se obvezala upotrijebiti financijske instrumente Unije kao sastavnice strategije stalnog financiranja koja udružuje financiranje Unije i nacionalno javno te privatno financiranje infrastrukture. To se temelji na pretpostavci da se u mnogim slučajevima neoptimalne ulagačke situacije i tržišni nedostaci mogu učinkovitije rješavati financijskim instrumentima nego bespovratnim sredstvima.

(44) CEF bi trebao predvidjeti financijske instrumente za promicanje značajnog sudjelovanja u infrastrukturnim ulaganjima od strane ulagača iz privatnog sektora i financijskih institucija. Da bi bili dovoljno zanimljivi privatnom sektoru, financijski instrumenti trebali bi biti oblikovani i provedeni poštujući pojednostavljenja i smanjenja administrativnog opterećenja, ali bi također trebali biti u mogućnosti odgovoriti na utvrđene potrebe financiranja na fleksibilan način. Te instrumente trebalo bi oblikovati na osnovi iskustva stečenog u provedbi financijskih instrumenata u VFO-u (2007. - 2013.), kao što su Instrument zajmovnog jamstva za projekte TEN-T (LGTT), Instrument podjele rizika pri financiranju (RSFF) te Europski fond za energetiku, klimatske promjene i infrastrukturu 2020. („Fond Marguerite”) i Inicijativa projektnih obveznica Europa 2020.

([1]) Uredba (EU, Euratom) br. 966/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o financijskim pravilima koja se primjenjuju na opći proračun Unije i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ, Euratom) br. 1605/2002 (SL L 298, 26.10.2012., str. 1.).

▼B

(45) Trebalo bi istražiti potencijal za inovativne financijske instrumente poput projektnih obveznica u svrhu potpore financiranju prometne infrastrukture s europskom dodanom vrijednošću, u skladu s rezultatima prethodnih procjena i drugih povezanih procjena, posebno neovisne procjene Inicijative projektnih obveznica Europa 2020. u 2015.

(46) Kako bi se na najbolji način iskoristila proračunska sredstva dodijeljena CEF-u, Komisija bi trebala osigurati kontinuitet svih financijskih instrumenata uspostavljenih na temelju Uredbe (EZ) br. 680/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) i instrumenta podjele rizika za projektne obveznice uspostavljenog na temelju Odluke 1639/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) u okviru njihovih sljedećih dužničkih i vlasničkih financijskih instrumenata na temelju ove Uredbe, na osnovi ex-ante procjene, kako je predviđeno Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012.

(47) Prilikom odabira najučinkovitijeg oblika financijske potpore trebalo bi obratiti pozornost na posebna obilježja projekta i sektora onih projekata koji ispunjavaju uvjete za financiranje. Kako bi se proračun Unije upotrijebio na najučinkovitiji način te radi jačanja multiplikacijskog učinka financijske potpore Unije, u energetskom sektoru, u mjeri u kojoj je to moguće i podložno korištenju na tržištu, Komisija bi trebala nastojati dati prednost upotrebi financijskih instrumenata, kad god je to moguće, uz poštovanje gornje granice za upotrebu financijskih instrumenata u skladu s ovom Uredbom. Promicatelje energetskih projekata trebao bi poticati na istraživanje mogućnosti upotrebe financijskih instrumenata prije podnošenja zahtjeva za dodjelu bespovratnih sredstava za radove. U tom bi pogledu Komisija trebala pružiti odgovarajuću potporu maksimiziranju upotrebe financijskih instrumenata.

(48) Projekti od zajedničkog interesa u području električne energije, plina i ugljičnog dioksida trebali bi ispunjavati uvjete za financijsku potporu Unije za studije i, pod određenim uvjetima, za radove u obliku bespovratnih sredstava ili u obliku inovativnih financijskih instrumenata. To će osigurati da se individualno prilagođena potpora može dodijeliti onim projektima od zajedničkog interesa koji nisu održivi u sklopu postojećeg regulatornog okvira i tržišnih uvjeta. U području energetike bitno je izbjegavati bilo kakvo narušavanje tržišnog natjecanja, osobito među projektima koji pridonose ostvarenju istog prioritetnog koridora. Takva financijska potpora trebala bi osigurati potrebne sinergije s europskim strukturnim i investicijskim fondovima koji će financirati pametne energetske distribucijske mreže od lokalnog i regionalnog značaja. Na ulaganja u projekte od zajedničkog interesa primjenjuje se postupak u tri koraka. Kao prvo, tržište bi trebalo imati prednost pri ulaganju. Kao drugo, ako tržište ne ostvaruje ulaganja, trebalo bi istražiti regulatorna rješenja, po potrebi i prilagoditi odgovarajući regulatorni okvir, i osigurati primjenu

([1]) Uredba (EZ) br. 680/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o utvrđivanju općih pravila za dodjelu financijske potpore Zajednice u području transeuropskih prometnih i energetskih mreža (SL L 162, 22.6.2007., str. 1.).

([2]) Odluka br. 1639/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 2006. o uspostavljanju Okvirnog programa za konkurentnost i inovacije (2007. - 2013.) (SL L 310, 9.11.2006., str. 15.).

▼B

odgovarajućeg regulatornog okvira. Kao treće, ako prva dva koraka nisu dovoljna za provedbu potrebnih ulaganja u projektima od zajedničkog interesa, financijska potpora Unije mogla bi se dodijeliti ako projekti od zajedničkog interesa zadovoljavaju primjenjive kriterije prihvatljivosti.

(49) Na temelju članka 14. Uredbe (EU) br. 347/2013, svi projekti od zajedničkog interesa koji su obuhvaćeni kategorijama utvrđenima u Prilogu II. točkama 1, 2. i 4. te uredbe ispunjavaju uvjete za financijsku potporu Unije u obliku bespovratnih sredstava za studije i financijskih instrumenata. Bespovratna sredstva za radove mogu se upotrijebiti za mjere koje pridonose projektima od zajedničkog interesa koji, u skladu s člankom 14. Uredbe br. 347/2013 osobito pokazuju značajne pozitivne vanjske učinke i koji nisu komercijalno održivi, prema poslovnom planu projekta ili drugim provedenim procjenama, posebno onima od strane potencijalnih ulagača, vjerovnika ili nacionalnih regulatornih tijela.

(50) Kako bi se osigurala sektorska raznolikost korisnika financijskih instrumenata, kao i poticanje postupne zemljopisne raspršenosti na području država članica, s osobitim naglaskom na one države članice koje ispunjavaju uvjete za potporu iz Kohezijskog fonda, Komisija bi trebala, u partnerstvu s Europskom investicijskom bankom, te u okviru zajedničkih inicijativa kao što su Europski centar znanja za javno-privatno partnerstvo i Zajednička pomoć pri potpori projektima u europskim regijama (Jaspers), omogućiti potporu državama članicama u razvoju primjerene strukture projekata koji bi se mogli uzeti u obzir za projektno financiranje.

(51) Financijski instrumenti u skladu s ovom Uredbom trebali bi odražavati pravila utvrđena u glavi VIII. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 i u Delegiranoj uredbi Komisije (EU) br. 1268/2012 ([1]) te bi trebali biti u skladu s najboljom praksom koja se primjenjuje na financijske instrumente.

(52) U pogledu uvjeta za financijske instrumente, može biti potrebno uvesti dodatne zahtjeve u radne programe, na primjer kako bi se osigurala konkurentna tržišta s ciljem razvoja politika Unije, tehnološkog razvoja i drugih čimbenika koji mogu postati važni.

(53) Izrada višegodišnjih programa za potporu koja bi se dodijelila iz CEF-a trebala bi biti usmjerena na potporu prioritetima Unije osiguravanjem dostupnosti potrebnih financijskih sredstava te dosljednosti, transparentnosti i kontinuiteta zajedničkog djelovanja Unije i država članica. Za prijedloge dostavljene po provedbi prvog višegodišnjeg programa rada u prometnom sektoru, prihvatljivost troškova trebalo bi obračunavati od 1. siječnja 2014. kako bi se osigurao kontinuitet projekata koji su već obuhvaćeni Uredbom (EZ) br. 680/2007.

([1]) Delegirana uredba Komisije (EU) br. 1268/2012 od 29. listopada 2012. o pravilima za primjenu Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 Europskog parlamenta i Vijeća o financijskim pravilima koja se primjenjuju na opći proračun Unije (SL L 362, 31.12.2012., str. 1.).

▼B

(54) Kako su za provedbu nekih infrastrukturnih projekata potrebna znatna izdvajanja iz proračuna, trebalo bi predvidjeti mogućnost da se proračunske obveze u vezi s financijskom pomoći za neke mjere raspodijele u godišnje obroke.

(55) S obzirom na sredstva dostupna na razini Unije potrebno je usredotočiti se na projekte od najveće važnosti za europsku dodanu vrijednost kako bi se postigao željeni učinak. Stoga bi potporu trebalo usmjeriti na osnovnu mrežu i na projekte od zajedničkog interesa u području sustava upravljanja prometom, posebno sustave za upravljanje zračnim prometom koji proizlaze iz nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (sustav SESAR) za koje je iz proračunskih sredstava Unije potrebno izdvojiti 3 000 milijuna EUR, kao i Inteligentni transportni sustav (ITS), Sustavi za nadzor i upravljanje pomorskim prometom (VTMIS), Riječne informacijske usluge (RIS) te Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). U energetskom sektoru financijsku potporu trebalo bi usmjeriti na dovršenje unutarnjeg energetskog tržišta, jamčenje sigurnosti opskrbe, promicanje održivosti, između ostalog putem osiguravanja prijenosa električne energije iz obnovljivih izvora do centara potražnje i skladištenja te privlačenjem javnih i privatnih ulaganja. U telekomunikacijskom sektoru financijsku bi potporu trebalo prvenstveno usmjeriti na projekte koji će rezultirati potražnjom za širokopojasnim pristupom, uključujući izgradnju europske infrastrukture digitalnih usluga koja bi poticala ulaganja u razvoj širokopojasnih mreža.

(56) U energetskom bi sektoru raspodjela predviđenog proračuna trebala prvenstveno biti u obliku financijskih sredstava, podložno uvođenju na tržište. Projekti od zajedničkog interesa u telekomunikacijskom sektoru trebali bi ispunjavati uvjete za financijsku potporu Unije u obliku bespovratnih sredstava i javne nabave za platforme osnovnih usluga, generičke usluge i horizontalne mjere. Mjere u području razvoja širokopojasnih mreža, uključujući mjere koje rezultiraju potražnjom za širokopojasnim pristupom, trebale bi ispunjavati uvjete za financijsku potporu Unije u obliku financijskih instrumenata.

(57) Prema analizi provedenoj u procjeni utjecaja na okoliš za Uredbu (EU) br. 347/2013, broj projekata od zajedničkog interesa koji najviše pridonose provedbi prioritetnih koridora strateške energetske infrastrukture i područja procjenjuje se na otprilike 100 u području električne energije i 50 u području plina. Nadalje, na temelju očekivane prevage električne energije u europskom energetskom sustavu tijekom iduća dva desetljeća, procjenjuje se da će potpora projektima električne energije od zajedničkog interesa zahtijevati glavninu financijske omotnice za energetiku u okviru CEF-a. Uzimajući u obzir da je ova procjena podložna izmjenama s pristizanjem novih informacija, i uzimajući u obzir potrebu za osiguravanjem sukladnosti s Uredbom br. 347/2013, Komisija bi trebala ozbiljno razmotriti projekte električne

▼B

energije, s ciljem da veći dio dostupne financijske potpore postane dostupan tim projektima tijekom razdoblja od 2014. do 2020., podložno uvođenju na tržište, kakvoći i razrađenosti predloženih mjera te njihovih zahtjeva financiranja. Taj cilj ne dovodi u pitanje bilo kakvu ponovnu raspodjelu raspoloživih sredstava za energetske projekte.

(58) Komisija bi trebala provoditi srednjoročne i ex ante evaluacije te o njima obavješćivati Europski parlament, Vijeće, Europski gospodarski i socijalni odbor i Odbor regija da bi se procijenile uspješnost i učinkovitost financiranja te njegov učinak na sveukupne ciljeve CEF-a i prioritete Strategije Europa 2020. Komisija bi trebala objaviti informacije o posebnim projektima u okviru CEF-a. Te bi se informacije trebale ažurirati jednom godišnje.

(59) U pogledu prometa i energetike, na temelju smjernica prilagođenih pojedinom sektoru koje su utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013 i u Uredbi (EU) br. 347/2013 sastavljeni su popisi projekata, prioritetnih koridora te područja na koje bi se ova Uredba trebala primijeniti i koje bi trebalo uvrstiti u prilogu ovoj Uredbi. Što se tiče prometa, kako bi se uzele u obzir sve moguće izmjene u političkim prioritetima i tehnološkim mogućnostima, kao i protok prometa, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) u pogledu donošenja izmjena dijela I. Priloga I. i razrade pojedinosti o prioritetima financiranja za prihvatljive mjere na temelju članka 7. stavka 2. koji se odražavaju u programima rada.

(60) Kako bi se u obzir uzela stvarna razina potražnje za financiranjem u okviru posebnih ciljeva u prometu te kako bi se primijenili rezultati srednjoročne evaluacije, prema kojoj je potrebno odstupiti od dodjele za poseban cilj u području prometa utvrđen u dijelu IV. Priloga I. ovoj Uredbi za više od 5 postotnih bodova, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a za izmjenu indikativnih postotaka za svaki od posebnih ciljeva u području prometa. Indikativna raspodjela za posebne ciljeve u području prometa ne sprečavaju da se iznos od 11 305 500 000 EUR prenesenih iz Kohezijskog fonda u cijelosti potroši na projekte provedbe osnovne mreže ili na projekte horizontalnih prioriteta koji su utvrđeni u dijelu I. Priloga I. ovoj Uredbi.

(61) Kako bi se u obzir uzeli zaključci doneseni iz provedbe CEF-a, uključujući one sadržane u srednjoročnoj evaluaciji, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a radi prilagodbe popisa općih smjernica koje je potrebno uzeti u obzir prilikom određivanja kriterija za odabir ponude.

▼B

(62) Kada donosi delegirane akte u skladu s ovom Uredbom, posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na razini stručnjaka. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.

(63) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji u vezi s višegodišnjim i godišnjim programima rada. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

(64) Financijski interesi Unije trebali bi biti zaštićeni razmjernim mjerama tijekom ciklusa izdataka, uključujući prevencijom, otkrivanjem i istraživanjem nepravilnosti, povratom izgubljenih, krivo plaćenih ili nepravilno korištenih sredstava te, prema potrebi, određivanjem sankcija, u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012. Europski parlament trebalo bi obavješćivati o svim takvim mjerama.

(65) Za osiguravanje rasprostranjenog i poštenog tržišnog natjecanja za projekte koji upotrebljavaju sredstva CEF-a, oblik ugovora trebao bi biti u skladu s ciljevima i okolnostima projekta. Uvjeti ugovora trebali bi se sastavljati na način da se odrede rizici povezani s ugovorom kako bi se do najveće mjere povećala troškovna učinkovitost te omogućilo optimalno izvršavanje ugovora. To bi načelo trebalo primjenjivati bez obzira na to upotrebljava li se nacionalni ili međunarodni model ugovora.

(66) Neki infrastrukturni projekti od zajedničkog interesa trebali bi se povezati sa susjednim zemljama, zemljama pretpristupnicama i drugim trećim zemljama, pri čemu bi se infrastruktura projekata trebala protezati preko tih država. CEF bi trebao ponuditi pojednostavljena sredstva povezivanja i financiranja ovih infrastruktura kako bi osigurao usklađenost između unutarnjih i vanjskih instrumenata iz proračuna Unije.

(67) Ako treće zemlje i subjekti s poslovnim nastanom u trećim zemljama sudjeluju u mjerama koje pridonose projektima od zajedničkog interesa, bespovratna sredstva trebala bi biti raspoloživa samo ako najvjerojatnije neće biti drugih adekvatnih oblika financijske potpore za tu mjeru u okviru CEF-a ili drugih programa Unije.

(68) Opće usmjerenje na temelju kojeg Komisija uzima u obzir društvene, klimatske i ekološke učinke, podrobno opisano u dijelu V. Priloga I. ovoj Uredbi, ne bi se trebalo primjenjivati u području energetike, u skladu s pristupom iz članka 4. stavka 4. Uredbe (EU) br. 347/2013.

([1]) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

▼B

(69) U telekomunikacijskom sektoru, opću smjernicu kojom se uzima u obzir poticajni učinak potpore Unije javnom i privatnom ulaganju trebalo bi se primjenjivati isključivo na one infrastrukture digitalnih usluga koje su usmjerene na poticanje dodatnih ulaganja.

(70) Opća smjernica kojom se uzimaju u obzir prekogranični elementi ne bi se trebala primjenjivati u odnosu na širokopojasne mreže jer sva ulaganja u širokopojasni pristup, uključujući ona koja se odvijaju u granicama država članica, pridonijet će povezanosti transeuropskih telekomunikacijskih mreža.

(71) Sudjelovanje u CIF-u država Europskog udruženja za slobodnu trgovinu (EFTA) koje su stranke Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru („Sporazum o EGP-u”) trebalo bi biti u skladu s Sporazumu o EGP-u. U tu bi svrhu svaki sektor koji ova Uredba obuhvaća trebalo smatrati zasebnim programom. Sudjelovanje država EFTA-e u CEF-u trebalo bi osobito predvidjeti u području telekomunikacija.

(72) U pogledu prometa, u svrhu prihvatljivosti projekta od zajedničkog interesa u trećim zemljama na temelju ove Uredbe, trebalo bi primijeniti indikativne zemljovide sadržane u Prilogu III. Uredbi (EU) br. 1315/2013. U trećim zemljama za koje ta uredba ne uključuje indikativne zemljovide, projekti od zajedničkog interesa trebali bi biti prihvatljivi ako postoji kontinuirana uzajamna suradnja u svrhu postizanja sporazuma o takvim indikativnim zemljovidima.

(73) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, to jest usklađivanje, razvoj i financiranje transeuropskih mreža, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego ih se zbog potrebe usklađivanja tih ciljeva može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

(74) Uredbe (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) zbog jasnoće bi trebalo staviti izvan snage.

(75) Ova bi Uredba trebala stupiti na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije* kako bi se omogućilo pravovremeno donošenje delegiranih i provedbenih akata predviđenih ovom Uredbom,

([1]) Uredba (EZ) br. 67/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenoga 2009. o određivanju općih pravila za dodjelu financijske potpore Zajednice u području transeuropskih mreža (SL L 27, 30.1.2010.).

▼B

DONIJELI SU OVU UREDBU:

GLAVA I.

ZAJEDNIČKE ODREDBE

POGLAVLJE I.

Instrument za povezivanje europe

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom uspostavlja Instrument za povezivanje Europe („CEF”) kojim se određuju uvjeti, metode i postupci za pružanje financijske potpore unije transeuropskim mrežama radi pružanja potpore projektima od zajedničkog interesa u sektorima prometne, telekomunikacijske i energetske infrastrukture te kako bi se iskoristila potencijalna sinergija među tim sektorima. Njome se također utvrđuje specifikacija sredstava koja su dostupna u okviru Višegodišnjeg financijskog okvira za godine od 2014. do 2020.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) „projekt od zajedničkog interesa” znači projekt utvrđen u Uredbi (EU) br. 1315/2013 ili Uredbi (EU) br. 347/2013 ili u uredbi o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture;

(2) „prekogranična dionica” znači, u sektoru prometa, dionica koja osigurava kontinuitet projekta od zajedničkog interesa među najbližim gradskim čvorovima s obje strane granice dvaju država članica ili između države članice i susjedne zemlje;

(3) „susjedna zemlja” znači zemlja koja je obuhvaćena područjem primjene Europske politike susjedstva, uključujući Strateško partnerstvo, politiku proširenja, Europski gospodarski prostor ili Europsko udruženje za slobodnu trgovinu;

(4) „treća zemlja” znači bilo koja susjedna zemlja i sve druge zemlje s kojima Unija može surađivati na postizanju ciljeva ove Uredbe;

(5) „radovi” znači kupnja, nabava i raspored sastavnih dijelova, sustava i službi, uključujući softver, razvoj, izvođenje građevinskih radova i aktivnosti ugradnje povezanih s projektom, prihvaćanje ugradnji i početak provedbe projekta;

▼B

(6) „studije” znači aktivnosti potrebne za pripremu provedbe projekta, kao što su pripremne studije, studije kartografiranja, izvedivosti, procjene, ispitivanja i validiranja, uključujući u obliku softvera te sve druge mjere tehničke podrške, uključujući prethodne aktivnosti za utvrđivanje i razvoj projekta i odlučivanje o njegovu financiranju, kao što su istraživanje dotičnih lokacija i priprema financijskog paketa;

(7) „mjere za potporu programa” znači, na razini CEF-a, sve popratne mjere nužne za njegovu provedbu i provedbu smjernica prilagođenih pojedinom sektoru, kao što su usluge, posebno pružanje tehničke pomoći, uključujući upotrebu financijskih instrumenata, kao i aktivnosti pripreme, izvedivosti, usklađivanja, nadzora, savjetovanja dionika, kontrole, revizije i ocjenjivanja koje su neposredno potrebne za upravljanje CEF-om te postizanje njegovih ciljeva. Mjere za potporu programa posebno uključuju studije, sastanke, kartografiranje infrastrukture, informacije, širenje, komunikaciju i mjere podizanja svijesti, rashode povezane s informatičkim alatima i mreže usmjerene na razmjenu informacija o CEF-u, zajedno sa svim drugim nastalim rashodima Komisije vezanim uz tehničku i administrativnu potporu koji mogu biti potrebni za upravljanje CEF-om ili provedbom smjernica prilagođenih pojedinom sektoru. Mjere za potporu programa također uključuju aktivnosti nužne za pojednostavljenje pripreme projekata od zajedničkog interesa, posebno u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda, u svrhu dobivanja sredstava na temelju ove Uredbe ili na financijskom tržištu. Mjere za potporu programa prema potrebi također uključuju, troškove izvršne agencije kojoj je Komisija povjerila provedbu posebnih dijelova CEF-a („izvršna agencija”);

(8) „mjera”: znači bilo koja aktivnost za koju je utvrđeno da je financijski i tehnički neovisna, za koju postoji vremenski rok i koja je nužna za provedbu projekta od zajedničkog interesa;

(9) „prihvatljivi troškovi” ima jednako značenje kao u Uredbi (EU, Euratom) br. 966 /2012;

(10) „korisnik” znači država članica, međunarodna organizacija, javno ili privatno poduzeće ili tijelo koje je odabrano za primanje financijske potpore Unije na temelju ove Uredbe i u skladu s aranžmanima utvrđenima u odgovarajućem programu rada iz članka 17.;

(11) „provedbeno tijelo” znači javno ili privatno poduzeće ili tijelo koje je imenovao korisnik, ako je korisnik država članica ili međunarodna organizacija, za provedbu dotične mjere. O takvom imenovanju odlučuje korisnik na svoju odgovornost i ako to zahtjeva sklapanje ugovora o javnoj nabavi, u skladu s važećim pravilima Unije te nacionalnim pravilima o javnoj nabavi;

(12) „sveobuhvatna mreža” znači prometna infrastruktura prepoznata u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

▼B

(13) „osnovna mreža” znači prometna infrastruktura prepoznata u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(14) „koridori osnovne mreže” znači instrument za pojednostavljenje usklađene provedbe osnovne mreže u skladu s poglavljem IV. Uredbe (EU) br. 1315/2013 i na popisu u dijelu I. Priloga I. ovoj Uredbi;

(15) „usko grlo” u sektoru prometa znači fizičke, tehničke ili funkcionalne prepreke koje dovode do sloma sustava, što utječe na kontinuitet protoka na većim udaljenostima ili prekograničnog protoka te koje je moguće riješiti stvaranjem nove infrastrukture ili značajnim unapređenjem postojeće infrastrukture, čime se mogu ostvariti značajna poboljšanja koja će otkloniti ograničenja uskog grla;

(16) „prioritet” znači svaki prioritetni elektroenergetski koridor, prioritetni plinski koridor ili prioritetna tematska područja određena u Uredbi (EU) br. 347/2013;

(17) „telematske aplikacije” znači aplikacije kako su definirane u Uredbi (EU) br. 1315/2013;

(18) „energetska infrastruktura” znači infrastruktura kako je definirana u Uredbi (EU) br. 347/2013;

(19) „sinergije među sektorima” znači postojanje, u barem dva od triju sektora prometa, telekomunikacija i energetike, sličnih ili dopunskih mjera koji bi mogle omogućiti optimizaciju troškova ili rezultata udruživanjem financijskih, tehničkih ili ljudskih resursa;

(20) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice ili njezin dio, kako je utvrđeno u Uredbi (EU) br. 1315/2013.

Članak 3.

Opći ciljevi

CEF omogućuje da projekti od zajedničkog interesa budu pripremljeni i provedeni u okviru politike transeuropskih mreža u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. CEF posebno podupire provedbu onih projekata od zajedničkog interesa kojima je cilj razvoj i izgradnja novih infrastruktura i usluga ili nadogradnja postojećih infrastruktura i usluga, u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. On daje prednost vezama koje nedostaju u sektoru prometa. CEF također pridonosi potpori projekata s europskom dodanom vrijednošću i značajnim društvenim dobrobitima koje tržište ne financira na adekvatni način. Sljedeći opći ciljevi primjenjuju se na sektore prometa, telekomunikacija i energetike:

(a) doprinošenje pametnom, održivom i uključivom rastu, u skladu sa Strategijom Europa 2020., razvijajući moderne i visoko učinkovite transeuropske mreže kod kojih se u obzir uzimaju očekivani protoci prometa u budućnosti, na taj način doprinoseći cjelokupnoj Uniji

▼B

u smislu poboljšanja konkurentnosti na globalnom tržištu te ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije na unutarnjem tržištu i stvarajući ozračje koje bi bilo povoljnije za privatna, javna ili javno-privatna ulaganja putem kombinacije financijskih instrumenata i izravne potpore Unije ako bi projekti mogli ostvariti korist od takve kombinacije instrumenata te primjerenom upotrebom sinergija među sektorima.

Postignuće ovog cilja mjeri se opsegom ulaganja privatnog ili javnog sektora te javno-privatnog partnerstva u projekte od zajedničkog interesa, a osobito opsegom privatnog ulaganja u projekte od zajedničkog interesa koji su ostvareni uz pomoć financijskih instrumenata na temelju ove Uredbe. Posebni naglasak stavlja se na učinkovitu upotrebu javnih ulaganja;

(b) omogućavanje Uniji da dosegne ciljeve održivog razvoja, uključujući barem 20 %-tno smanjenje emisija stakleničkih plinova, u usporedbi s razinama iz 1990., te 20 %-tno povećanje energetske učinkovitosti i povećanje udjela obnovljive energije na 20 % do 2020., na taj način pridonijeti srednjoročnim i dugoročnim ciljevima Unije u pogledu dekarbonizacije, uz osiguravanje veće solidarnosti među državama članicama.

Članak 4.

Posebni sektorski ciljevi

1. Ne dovodeći u pitanje opće ciljeve iz članka 3., CEF doprinosi postizanju posebnih sektorskih ciljeva iz stavaka 2., 3. i 4. ovog članka.

2. U sektoru prometa, CEF podupire projekte od zajedničkog interesa, kako je utvrđeno u članku 7. stavku 2. Uredbe (EU) br. 1315/2013 koji teže postizanju niže navedenih ciljeva, kako je podrobnije određeno člankom 4. te uredbe:

(a) otklanjanje uskih grla, jačanje interoperabilnosti željeznice, premošćivanje veza koje nedostaju, a osobito poboljšanje prekograničnih dionica. Postizanje ovog cilja mjeri se:

i. brojem novih ili poboljšanih prekograničnih veza;

ii. brojem kilometara željeznice prilagođene europskoj nominalnoj širini kolosijeka i opremljenoj europskim Sustavom za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS);

iii. brojem otklonjenih uskih grla i dionica pojačanog kapaciteta na prometnim pravcima za sve načine za koje su primljena sredstva iz CEF-a;

iv. duljinom unutarnjih plovnih putova po kategorijama u Uniji; i

v. duljinom željezničke mreže u Uniji nadograđenom prema zahtjevima utvrđenima u članku 39. stavku 2. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

▼B

(b) osiguravanje održivih i učinkovitih prometnih sustava, gledajući dugoročno, u svrhu priprema za protoke prometa u budućnosti, kao i omogućavanje da sve vrste prijevoza budu dekarbonizirane putem prijelaza na inovativne i energetski učinkovite prometne tehnologije s niskom razinom emisija ugljika, ujedno povećavajući razinu sigurnosti. Postizanje tog cilja mjeri se:

i. brojem mjesta opskrbe alternativnim gorivom za vozila koji se koriste osnovnom mrežom TEN-T za cestovni promet u Uniji;

ii. brojem riječnih i morskih luka osnovne mreže TEN-T opremljenih mjestima opskrbe alternativnim gorivom u Uniji; i

iii. smanjenjem broja žrtava na cestovnoj mreži u Uniji;

(c) optimiziranje uključivanja i međusobnog povezivanja načina prijevoza te podupiranje interoperabilnosti prometnih usluga, uz osiguravanje dostupnosti prometnih infrastruktura. Postizanje ovog cilja mjeri se:

i. brojem multimodalnih logističkih platformi, uključujući riječne i morske luke i zračne luke povezane sa željezničkom mrežom;

ii. brojem unaprijeđenih željezničkih terminala te brojem poboljšanih ili novih veza na autocestama mora;

iii. brojem kilometara unutarnjih plovnih putova opremljenih RIS-om; i

iv razinom raširenosti sustava SESAR, VTMIS-a i ITS-a za cestovni sektor.

Pokazatelji iz ovog stavka ne primjenjuju se na države članice koje nemaju željezničku mrežu ili mrežu unutarnjih plovnih putova.

Ti pokazatelji ne predstavljaju kriterije odabira ili prihvatljivosti za mjere potpore iz CEF-a.

Indikativni postoci koji odražavaju razmjer cjelokupnih proračunskih sredstava iz članka 5. stavka 1. točke (a) koja se dodjeljuju svakom od tri posebna cilja utvrđuju se u dijelu IV. Priloga I. ovoj Uredbi. Komisija ne odstupa od tih indikativnih postotaka za više od 5 postotnih bodova.

3. U energetskom sektoru, podupiranje projekata od zajedničkog interesa koji teže postizanju jednog ili više od sljedećih ciljeva:

(a) povećavanje konkurentnosti promicanjem daljnje integracije unutarnjeg energetskog tržišta i interoperabilnosti prekograničnih plinskih mreža te mreža električne energije. Postizanje ovog cilja mjeri se ex post putem:

▼B

i. broja projekata koji na učinkovit način međusobno povezuju mreže država članica i otklanjaju unutarnja ograničenja;

ii. smanjenja ili eliminacije energetske izolacije država članica;

iii. postotka prekograničnog prijenosa električne energije u pogledu kapaciteta proizvodnje električne energije u odgovarajućim državama članicama;

iv. konvergencije cijena na tržištima plina i/ili električne energije predmetnih država članica; i

v. postotka najviše razine potražnje dviju predmetnih država članica koje su obuhvaćene međusobnim poveznicama za protok plina u oba smjera;

(b) poboljšanje sigurnosti opskrbe električnom energijom u Uniji;

Postizanje tog cilja mjeri se ex post putem:

i. broja projekata koji omogućuju raznolikost izvora opskrbe, subjekata koji sudjeluju u opskrbi i putova;

ii. broja projekata kojima se povećava kapacitet skladištenja;

iii. otpornosti sustava, uzimajući u obzir broj prekida u opskrbi i njihovo trajanje;

iv. iznosaizbjegnutog smanjenja obnovljive energije;

v. veze između izoliranih tržišta i raznolikijih izvora opskrbe;

vi. optimalnog iskorištavanja mogućnosti energetske infrastrukture.

(c) doprinos održivom razvoju i zaštiti okoliša, inter alia, integracijom energije dobivene iz obnovljivih izvora u mrežu za prijenos i razvojem pametnih energetskih mreža te mreža ugljičnog dioksida.

Postizanje tog cilja mjeri se ex post putem:

i. količine električne energije iz obnovljivih izvora prenesene od centara proizvodnje do centara potrošnje i mjestâ skladištenja;

ii. iznosa izbjegnutog smanjenja obnovljive energije;

iii. broja uspostavljenih projekata pametnih mreža koji su ostvarili korist od CEF-a i odgovora na potražnju koje su omogućili;

iv. iznosa emisija CO_2 koje su spriječili projekti koji su ostvarili korist od CEF-a.

▼B

Pokazatelji iz ovog stavka, koji se upotrebljavaju za ex post mjerenje postizanja ciljeva, ne čine kriterije odabira ili prihvatljivosti za mjere potpore iz CEF-a.

Uvjeti za prihvatljivost financijske potpore Unije za projekte od zajedničkog interesa utvrđeni su u članku 14. Uredbe (EU) br. 347/2013, a kriteriji odabira za projekte od zajedničkog interesa utvrđeni su u članku 4. te uredbe.

4. U telekomunikacijskom sektoru, CEF podupire mjere koji teže postizanju ciljeva utvrđenih u uredbi o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture.

Članak 5.

Proračun

1. Financijska omotnica za provedbu CEF-a za razdoblje od 2014. do 2020. određuje se u iznosu od 33 242 259 000 EUR u tekućim cijenama ([1]). Taj se iznos raspoređuje na sljedeći način:

(a) sektor prometa: 26 250 582 000 EUR, od čega se 11 305 500 000 EUR prenosi iz Kohezijskog fonda i troši u skladu s ovom Uredbom isključivo u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda;

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

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

Ti iznosi ne dovode u pitanje primjenu mehanizma fleksibilnosti predviđenog Uredbom Vijeća (EU, Euratom) br. 1311/2013 ([2]).

2. Financijska omotnica za provedbu CEF-a pokriva troškove koji se odnose na:

(a) mjere koje doprinose projektima od zajedničkog interesa i mjere za potporu programa kako je predviđeno u članku 7.;

(b) mjere za potporu programa koje se sastoje od rashoda Komisije vezanih uz tehničku i administrativnu potporu za upravljanje CEF-om, uključujući one nužne za osiguravanje prijelaza između CEF-a i mjera donesenih na temelju Uredbe (EZ) br. 680/2007, do 1 % iznosa financijske omotnice; troškovi izvršne agencije uključuju se u razinu ispod te gornje granice.

([1]) Financijska omotnica CEF-a za razdoblje od 2014. do 2020. u stalnim cijenama iz 2011. iznosi 29 300 000 000 EUR, a raspodijeljena je na sljedeći način: 23 174 000 000 EUR, uključujući 10 000 000 000 EUR za kohezijske zemlje (promet), 5 126 000 000 EUR (energetika), 1 000 000 000 (telekomunikacije).

([2]) Uredba Vijeća (EU, Euratom) br. 1311/2013 od 2. prosinca 2013. o utvrđivanju višegodišnjeg financijskog okvira za razdoblje 2014. - 2020. (SL L 347, 20.12.2013., str. 884,).

▼B

3. Nakon srednjoročne evaluacije navedene u članku 26. stavku 1., Europski parlament i Vijeće mogu na prijedlog Komisije prenositi odobrena sredstva među sektorima prometa, telekomunikacija i energetike koja su dodijeljena kako je utvrđeno u stavku 1., osim iznosa od 11 305 000 000 EUR koji se prenosi iz Kohezijskog fonda radi financiranja projekata sektora prometa u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda.

4. Godišnja odobrena sredstva odobravaju Europski parlament i Vijeće u okvirima višegodišnjeg financijskog okvira za godine 2014. - 2020.

POGLAVLJE II.

Oblici financiranja i financijskeodredbe

Članak 6.

Oblici financijske potpore

1. CEF se provodi putem jednog ili više oblika financijske potpore predviđene Uredbom (EU) br. 966/2012, posebno putem bespovratnih sredstava, javne nabave i financijskih instrumenata.

2. Za potrebe ove Uredbe, programima rada iz članka 17. uspostavljaju se oblici financijske potpore odnosno bespovratna sredstva, javna nabava i financijski instrumenti.

3. Komisija može, podložno analizi troškovne učinkovitosti, povjeriti dio provedbe CEF-a tijelima iz članka 58. stavka 1. točke (a) i članka 62. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 i posebno izvršnoj agenciji s ciljem zahtjeva optimalnog upravljanja i učinkovitosti CEF-a u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. Komisija također može povjeriti dio provedbe CEF-a tijelima određenima u članku 58. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012.

Članak 7.

Prihvatljivost i uvjeti za primanje financijske potpore

1. Samo mjere koje doprinose projektima od zajedničkog interesa u skladu s uredbama (EU) br. 1315/2013 i (EU) br. 347/2013 i uredbom o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture, kao i mjere za potporu programa, ispunjavaju uvjete za potporu kroz financijsku potporu Unije u obliku bespovratnih sredstava, javne nabave i financijskih instrumenata.

2. U sektoru prometa, samo mjere koje pridonose projektima od zajedničkog interesa, u skladu s Uredbom (EU) br. 1315/2013 i mjere za potporu programa ispunjavaju uvjete za potporu putem financijske potpore Unije u obliku javne nabave i financijskih instrumenata na temelju ove Uredbe. Uvjete za financijsku potporu Unije u obliku bespovratnih sredstava na temelju ove Uredbe ispunjavaju isključivo sljedeće mjere:

▼B

(a) mjere kojima se provodi osnovna mreža u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013, uključujući uspostavu novih tehnologija i inovacija u skladu s člankom 39. te uredbe, i projekti te horizontalni prioriteti utvrđeni u dijelu I. Priloga I. ovoj Uredbi;

(b) mjere kojima se provodi sveobuhvatna mreža u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) br. 1315/2013, kada takve mjere doprinose premošćivanju veza koje nedostaju, pojednostavljenju protoka na većim udaljenostima ili otklanjanju uskih grla i također ako te mjere pridonose razvoju osnovne mreže ili međusobno povezuju koridore osnovne mreže ili ako takve mjere doprinose raspoređivanju ERTMS-a na glavnim putovima željezničkih teretnih koridora, kako je utvrđeno u Prilogu Uredbi (EU) br. 913/2010, do gornje granice od 5 % financijske omotnice za promet, kako je određeno u članku 5. ove Uredbe;

(c) studije za projekte od zajedničkog interesa kako je utvrđeno u članku 8. stavku 1. točkama (b) i (c) Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(d) studije za prekogranične prioritetne projekte utvrđene u Prilogu III. Odluci br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([1]);

(e) mjere za potporu projekata od zajedničkog interesa, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 1. točkama (a), (d) i (e) Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(f) mjere kojima se provodi prometna infrastruktura u čvorovima osnovne mreže, uključujući gradske čvorove, kako su definirani u članku 41. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(g) mjere za potporu sustava telematskih aplikacija, u skladu s člankom 31. Uredbe (EU) br. 1315.2013;

(h) mjere za potporu uslugama teretnog prometa u skladu s člankom 32. Uredbe.1315/2013;

(i) mjere za smanjenje buke željezničkog teretnog prometa, uključujući s naknadnim opremanjem postojećeg voznog parka u suradnji s, inter alia, željezničkom industrijom;

(j) mjere za potporu programa;

(k) mjere za provedbu sigurne i zaštićene infrastrukture, u skladu s člankom 34. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(l) mjere za potporu autocesta mora, kako je predviđeno u članku 21. Uredbe (EU) br. 1315/2013.

Mjere povezane s prometom koje imaju prekograničnu dionicu ili dio takve dionice ispunjavaju uvjete za financijsku potporu Unije samo ako postoji pisani sporazum među dotičnim državama članicama ili među dotičnim državama članicama i trećim zemljama o dovršenju prekogranične dionice.

([1]) Odluka br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 204, 5.8.2010., str. 1.).

▼B

3. U sektoru energetike sve mjere kojima se provode oni projekti od zajedničkog interesa koji su povezani s prioritetnim koridorima i područjima iz dijela II. Priloga I. ovoj Uredbi i koji ispunjavaju uvjete utvrđene u članku 14. Uredbe (EU) br. 347/2013, kao i mjere za potporu programa, ispunjavaju uvjete za financijsku potporu Unije u obliku financijskih instrumenata, javne nabave i bespovratnih sredstava na temelju ove Uredbe.

Kako bi se proračun Unije upotrijebio na najučinkovitiji način kako bi se jačao multiplikacijski učinak financijske potpore Unije, Komisija pruža financijsku potporu, kao prioritet, u obliku financijskih instrumenata kad god je to moguće, podložno uvođenju na tržište i uz poštovanje gornje granice za upotrebu financijskih instrumenata, u skladu s člankom 14. stavkom 2. te člankom 21. stavkom 4.

4. U telekomunikacijskom sektoru sve mjere kojima se provode projekti od zajedničkog interesa i mjere za potporu programa koji su prepoznati u uredbi o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture i koje ispunjavaju kriterije prihvatljivosti utvrđene u skladu s tom Uredbom ispunjavaju uvjete za primanje financijske potpore Unije na temelju ove Uredbe, kako slijedi:

(a) generičke usluge, platforme osnovnih usluga i mjere za potporu programa financiraju se putem bespovratnih sredstava i/ili javne nabave;

(b) mjere u području širokopojasnih mreža financiraju se putem financijskih instrumenata.

5. Mjere sa sinergijama među sektorima koje pridonose projektima od zajedničkog interesa koje ispunjavaju uvjete na temelju barem dviju uredbi iz članka 2. točke 1. ispunjavaju uvjete za primanje financijske potpore višesektorskih poziva na podnošenje prijedloga iz članka 17. stavka 7. samo ako se sastavnice i troškovi takve mjere jasno mogu odvojiti prema sektoru u smislu stavaka 2., 3. i 4. ovog članka.

POGLAVLJE III.

Bespovratna sredstva

Članak 8.

Oblici bespovratnih sredstava i prihvatljivi troškovi

1. Bespovratna sredstva u okviru ove Uredbe mogu biti u bilo kojem obliku koji je predviđen Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012.

Programi rada iz članka 17. ove Uredbe određuju oblike bespovratnih sredstava koji se mogu koristiti za financiranje dotičnih mjera.

2. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU, Euratom) br. 966/2012, izdaci za mjere koji proizlaze iz projekata uključenih u prvi višegodišnji i godišnji program rada ispunjavaju uvjete su od 1. siječnja 2014.

▼B

3. Samo rashodi nastali u državi članici mogu biti prihvatljivi, osim ako projekt od zajedničkog interesa uključuje državno područje jedne ili više trećih zemalja i ako je mjera nužna za postizanje ciljeva dotičnog projekta.

4. Troškovi opreme i infrastrukture koje korisnik tretira kao kapitalne izdatke mogu u cijelosti biti prihvatljivi.

5. Rashodi koji se odnose na studije o zaštiti okoliša i na usklađivanje s odgovarajućim pravom Unije mogu ispunjavati uvjete.

6. Rashodi koji se odnose na kupnju zemljišta nisu prihvatljivi trošak, osim za sredstva prenesena iz Kohezijskog fonda u sektoru prometa, u skladu s uredbom o utvrđivanju zajedničkih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom pomorskom i ribarstvenom fondu i o utvrđivanju opće odredbe o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu.

7. Prihvatljivi troškovi uključuju porez na dodanu vrijednost („PDV”), u skladu s člankom 126., stavkom 3. točkom (c) Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012.

Kad je riječ o iznosu od 11 305 500 000 EUR prenesenih iz Kohezijskog fonda koji se treba potrošiti u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda, pravila o ispunjavanju uvjeta koja se tiču PDV-a ona su pravila koja su primjenjiva na Kohezijski fond iz uredbe o utvrđivanju zajedničkih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom pomorskom i ribarstvenom fondu i o utvrđivanju opće odredbe o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu.

8. Pravila o prihvatljivosti troškova korisnika primjenjuju se mutatis mutandis na troškove provedbenih tijela.

Članak 9.

Uvjeti za sudjelovanje

1. Prijedloge podnosi jedna ili više država članica ili, uz suglasnost predmetnih država članica, međunarodne organizacije, zajednička poduzeća ili privatna ili javna poduzeća ili tijela s poslovnim nastanom u državama članicama.

2. Prijedloge mogu podnijeti subjekti koji nisu pravne osobe, u skladu s mjerodavnim nacionalnim pravom, ako su njihovi zastupnici ovlašteni za preuzimanje pravnih obveza u njihovo ime te mogu jamčiti zaštitu financijskih interesa Unije jednaku onoj kakvu nude pravne osobe.

3. Prijedlozi koje podnose fizičke osobe nisu prihvatljivi.

▼B

4. Prema potrebi, kako bi se ostvarili ciljevi zadanog projekta od zajedničkog interesa i ako je sudjelovanje u njima propisno opravdano, treće zemlje i subjekti s poslovnim nastanom u trećim zemljama mogu sudjelovati u mjerama koje pridonose projektima od zajedničkog interesa.

Te države i subjekti ne mogu primiti sredstva na temelju ove Uredbe, osim ako je to nužno za postizanje ciljeva od zajedničkog interesa.

5. Višegodišnji i godišnji programi rada iz članka 17. mogu sadržavati dodatna posebna pravila o podnošenju prijedloga.

Članak 10.

Stope financiranja

1. Osim u slučajevima navedenima u Uredbi (EU) br. 966/2012, prijedlozi se odabiru na temelju poziva za podnošenje prijedloga koji se temelje na programima rada iz članka 17. ove Uredbe.

2. U sektoru prometa iznos financijske potpore Unije ne prelazi:

(a) u pogledu bespovratnih sredstava za studije, 50 % prihvatljivih troškova;

(b) u pogledu bespovratnih sredstava za radove;

i. za željezničke mreže i cestovne mreže u slučaju država članica koje nemaju željezničku mrežu na svom području ili u slučaju države članice ili njezina dijela s izoliranom mrežom bez željezničkog teretnog prometa na velike udaljenosti: 20 % prihvatljivih troškova; stopa financiranja može se povećati na najviše 30 % za mjere za otklanjanje uskih grla i na 40 % za mjere koje se odnose na prekogranične dionice i jačanje interoperabilnosti željeznice;

ii. za unutarnje plovne putove: 20 % prihvatljivih troškova; stopa financiranja može se povećati na najviše 40 % za mjere za otklanjanje uskih grla i na najviše 40 % za mjere koje se odnose na prekogranične dionice;

iii. za kopneni promet, veze i razvoj multimodalnih logističkih platformi, uključujući veze s kopnenim i morskim lukama i zračnim lukama, kao i razvoj luka: 20 % prihvatljivih troškova;

iv. za mjere za smanjenje buke željezničkog teretnog prometa, uključujući naknadno opremanje postojećeg voznog parka: 20 % prihvatljivih troškova do kombinirane gornje granice od 1 % proračunskih sredstava iz članka 5. stavka 1. točke (a);

▼B

v. za veću dostupnost prometnoj infrastrukturi za osobe s invaliditetom: 30 % prihvatljivih troškova za radove prilagodbe koji ni u jednom slučaju ne prelaze 10 % ukupnih prihvatljivih troškova radova.

vi. za mjere za potporu novih tehnologija i inovacija za sve vrste prijevoza: 20 % prihvatljivih troškova;

vii. za mjere za potporu prekograničnih dionica: 10 % prihvatljivih troškova;

(c) u pogledu bespovratnih sredstava za sustave telematskih aplikacija i usluge:

i. za kopnene sastavnice ERTMS-a, sustava SESAR, RIS-a i VTMIS-a: 50 % prihvatljivih troškova;

ii. za kopnene sastavnice ITS-a za cestovni sektor, 20 % prihvatljivih troškova;

iii. u pogledu unutarnjih sastavnica ERTMS-a: 50 % prihvatljivih troškova;

iv. za unutarnje sastavnice sustava SESAR, RIS-a, VTMIS-a i ITS-a za cestovni sektor: 20 % prihvatljivih troškova, do kombinirane gornje granice od 5 % proračunskih sredstava iz članka 5. stavka 1. točke (a);

v. za mjere za potporu razvoja autocesta mora: 30 % prihvatljivih troškova.

Komisija stvara uvjete za poticanje razvoja projekata koji obuhvaćaju autoceste mora s trećim zemljama;

vi. za sustave telematskih aplikacija, osim onih navedenih u točkama od i. do iv., usluge teretnog promet i, zaštićena parkirališna mjesta u cestovnoj osnovnoj mreži: 20 % prihvatljivih troškova.

3. U energetskom sektoru,financijska potpora Unije ne prelazi 50 % prihvatljivih troškova studija i/ili radova. Stope sufinanciranja mogu se povećati na najviše 75 % za mjere koje, na temelju dokaza iz članka 14. stavka 2. Uredbe (EU) br. 347/2013, pružaju visok stupanj sigurnosti opskrbe na regionalnoj razini ili razini Unije, omogućuju jačanje solidarnosti u Uniji ili obuhvaćaju iznimno inovativna rješenja.

4. U telekomunikacijskom sektoru iznos financijske potpore Unije ne prelazi:

(a) za mjere u području generičkih usluga: 75 % prihvatljivih troškova;

(b) za horizontalne mjere, uključujući kartografiranje infrastrukture, twinning projekte i tehničku pomoć: 75 % prihvatljivih troškova.

▼B

Platforme osnovnih usluga obično se financiraju putem javne nabave. U iznimnim slučajevima mogu se financirati putem bespovratnih sredstava do 100 % prihvatljivih troškova, ne dovodeći u pitanje načelo sufinanciranja.

5. Stope sufinanciranja moguće je povećati do 10 postotnih bodova u pogledu postotaka iz stavaka 2., 3. i 4. za mjere sa sinergijama među najmanje dvama sektorima koje obuhvaća CEF. To se povećanje ne bi trebalo primjenjivati na stope sufinanciranja iz članka 11.

6. Iznos financijske potpore koja se dodjeljuje odabranim mjerama mijenja se na temelju analize troškova i koristi za svaki projekt, raspoloživosti proračunskih sredstava Unije te potrebe za povećanjem financijske poluge financiranja Unije.

Članak 11.

Posebni pozivi za dodjelu sredstava prenesenih iz Kohezijskog fonda u sektoru prometa

1. Kad je riječ o 11 305 500 000 EUR prenesenih iz Kohezijskog fonda koji se trebaju potrošiti isključivo u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda, objavljuju se posebni pozivi za projekte koji uspostavljaju osnovnu mrežu ili za projekte te horizontalne prioritete utvrđene u dijelu I. Priloga I. isključivo u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda.

2. Pravila za sektor prometa koja se primjenjuju na temelju ove Uredbe primjenjuju se na takve posebne pozive. Do 31. prosinca 2016. u odabiru projekata koji ispunjavaju uvjete za financiranje poštuje se nacionalna raspodjela sredstava u okviru Kohezijskog fonda. S učinkom od 1. siječnja 2017. sredstva prenesena u CEF koja nisu usmjerena u projekt prometne infrastrukture postaju dostupna svim državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda za financiranje projekata prometne infrastrukture u skladu s ovom Uredbom.

3. U svrhu pružanja potpore državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda koje mogu naići na poteškoće u osmišljavanju projekata koji su dovoljno razrađeni i kvalitetni te koji imaju dovoljnu dodanu vrijednost za Uniju, osobita pozornost posvetit će se mjerama za potporu programa kojima se želi postići jačanje institucionalne sposobnosti i učinkovitost javne uprave te javnih usluga u odnosu na razvoj i provedbu projekata navedenih u dijelu I. Priloga I. Kako bi se osigurao najveći mogući stupanj apsorpcije sredstava u svim državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda, Komisija može organizirati dodatne pozive.

4. Iznos od 11 305 500 000 EUR prenesen iz Kohezijskog fonda može se upotrebljavati za usmjeravanje proračunskih sredstava u financijske instrumente na temelju ove Uredbe tek od 1. siječnja 2017. Od tog datuma iznos od 11 305 500 000 EUR prenesen iz Kohezijskog fonda može se upotrebljavati za usmjeravanje proračunskih sredstava u projekte za koje su subjekti, kojima je povjeren zadatak, već preuzeli ugovorne obveze.

▼B

5. Neovisno o članku 10. i u svezi s iznosom od 11 305 500 000 EUR prenesenih iz Kohezijskog fonda koji se trebaju potrošiti isključivo u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda, najveća stopa financiranja je ona koja se primjenjuje na Kohezijski fond kako je navedeno u uredbi o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom pomorskom i ribarstvenom fondu i o utvrđivanju opće odredbe o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu za sljedeće:

(a) mjere u pogledu bespovratnih sredstava za studije;

(b) mjere u pogledu bespovratnih sredstava za radove:

i. željeznički promet i unutarnji plovni putovi;

ii. mjere za potporu prekograničnih cestovnih dionica i, u slučaju država članica koje nemaju željezničke mreže, cestovne mreže TEN-T;

iii. mjere za kopneni promet, veze i razvoj multimodalnih logističkih platformi, uključujući veze s kopnenim i morskim lukama i zračnim lukama, uključujući instrumente za automatsko mijenjanje širine kolosijeka i razvoj luka, uključujući mogućnost razbijanja leda, kao i točke povezivanja, s osobitim naglaskom na željezničke veze, osim u slučaju država članica koje nemaju željezničku mrežu;

(c) mjere u pogledu bespovratnih sredstava za sustave telematskih aplikacija i usluge:

i. ERTMS, RIS i VTMIS, sustav SESAR i ITS za cestovni sektor,

ii. drugi sustavi telematskih aplikacija,

iii. mjere za potporu razvoja autocesta mora;

(d) mjere u pogledu bespovratnih sredstava za mjere za potporu novim tehnologijama i inovacijama za sve vrste prijevoza.

Članak 12.

Ukidanje, smanjenje, suspenzija i prekid dodjele bespovratnih sredstava

1. Osim u opravdanim slučajevima, Komisija ukida financijsku potporu dodijeljenu za studije koje nisu započele u roku od godine dana od datuma početka određenog u uvjetima za dodjelu potpore ili u roku od dvije godine od tog datuma za sve druge mjere koje ispunjavaju uvjete za financijsku potporu na temelju ove Uredbe.

▼B

2. Komisija može suspendirati, smanjiti, tražiti njezin povrat ili ukinuti financijsku potporu u skladu s uvjetima iz Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 ili nakon procjene napretka projekta, osobito u slučaju znatnog kašnjenja u provedbi mjere.

3. Komisija može zatražiti potpuno ili djelomično vraćanje dodijeljene financijske potpore ako u roku od dvije godine nakon datuma završetka projekta utvrđenog u uvjetima za dodjelu potpore nije dovršena provedba projekta za koji je dodijeljena financijska potpora.

4. Prije nego što donese bilo koju odluku iz stavaka 1., 2. i 3. ovog članka, Komisija istražuje slučaj na sveobuhvatan način u koordinaciji s tijelima navedenima u članku 6. stavku 3. i savjetuje se s predmetnim korisnicima kako bi mogli iznijeti svoja opažanja u razumnom roku. Nakon srednjoročne evaluacije Komisija obavješćuje Europski parlament i Vijeće o svim donesenim odlukama o godišnjem donošenju programa rada na temelju članka 17.

POGLAVLJE IV.

Javna nabava

Članak 13.

Javna nabava

1. Postupci javne nabave koje provodi Komisija ili jedno od tijela iz članka 6. stavka 3. u svoje ime ili zajedno s državama članicama mogu:

(a) predvidjeti posebne uvjete poput mjesta izvođenja naručenih aktivnosti ako su takvi uvjeti propisno opravdani ciljevima mjera i pod uvjetom da takvi uvjeti ne krše nacionalna načela javne nabave te načela javne nabave Unije;

(b) odobriti dodjelu više ugovora u okviru istog postupka („korištenje više izvora”)

2. Ako je to propisno opravdano i nužno za provedbu mjera, stavak 1. također se može primijeniti na postupke javne nabave koje provode korisnici bespovratnih sredstava.

POGLAVLJE V.

Financijski instrumenti

Članak 14.

Vrste financijskih instrumenata

1. Financijski instrumenti uspostavljeni u skladu s glavom VIII. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 mogu se upotrebljavati za pojednostavljenje pristupa financiranju od strane subjekata koji provode mjere

▼B

koje pridonose projektima od zajedničkog interesa, kako je utvrđeno u uredbama (EU) br. 1315/2013 i (EU) br. 347/2013 i u uredbi o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture, te za postizanje njihovih ciljeva. Financijski instrumenti temelje se na ex-ante procjenama tržišnih nedostataka ili neoptimalnih ulagačkih okolnosti te potreba ulaganja. Glavni uvjeti i postupci za svaki financijski instrument utvrđeni su u dijelu III. Priloga I. ovoj Uredbi.

2. Cjelokupni doprinos financijskim instrumentima iz općeg proračuna Unije ne premašuje 10 % cjelokupne financijske omotnice CEF-a kako je navedeno u članku 5. stavku 1.

3. Svi financijski instrumenti uspostavljeni na temelju Uredbe (EZ) br. 680/2007 i instrument podjele rizika za projektne obveznice uspostavljen na temelju Odluke 1639/2006/EZ mogu se ako je to primjenjivo, podložno prethodnoj evaluaciji, objediniti s onima na temelju ove Uredbe.

Spajanje projektnih obveznica podložno je privremenom izvješću koje se sastavlja u drugoj polovici 2013., kako je utvrđeno u Uredbi (EZ) br. 680/2007 i Odluci 1639/2006/EZ. Inicijativa projektnih obveznica započinje postupno u okviru gornje granice od 230 000 000 EUR tijekom godina 2014. i 2015. Potpuna provedba inicijative ovisi o neovisnoj cjelovitoj evaluaciji koja se provodi u 2015., kako je utvrđeno u Uredbi (EZ) br. 680/2007 i Odluci 1639/2006/EZ. S obzirom na tu procjenu, uzimajući u obzir sve opcije, Komisija razmatra predlaganje primjerenih regulatornih izmjena, uključujući zakonodavne izmjene, osobito ako predviđeno uvođenje na tržište nije zadovoljavajuće ili u slučaju da dostatni alternativni izvori dugoročnog financiranja duga postanu dostupni.

4. Mogu se koristiti sljedeći financijski instrumenti:

(a) vlasnički instrumenti poput ulagačkih fondova s naglaskom na osiguravanje rizičnog kapitala za mjere koje pridonose projektima od zajedničkog interesa;

(b) zajmovi i/ili jamstva koje omogućuju instrumenti za podjelu rizika, uključujući mehanizme za kreditno poboljšanje projektnih obveznica kojima je namjena podupiranje individualnih projekata ili portfelja projekata koje izdaje financijska institucija iz vlastitih izvora uz doprinos Unije u osiguravanju i/ili dodjeli kapitala;

Članak 15.

Uvjeti za dodjelu financijske potpore putem financijskih instrumenata

1. Mjere za koje se dodjeljuje potpora putem financijskih instrumenata biraju se na temelju razrađenosti i teže sektorskoj raznolikosti u skladu s člancima 3. i 4., kao i zemljopisnoj ravnoteži na području država članica. One:

▼B

(a) predstavljaju europsku dodanu vrijednost;

(b) usklađeni su s ciljevima strategije Europa 2020.;

(c) predstavljaju učinak financijske poluge u pogledu potpore Unije, odnosno cilj im je pokretanje globalnog ulaganja koje premašuje opseg doprinosa Unije prema unaprijed utvrđenim pokazateljima.

2. Unija, bilo koja država članica i drugi ulagači mogu osigurati financijsku potporu uz doprinose primljene putem financijskih instrumenata, pod uvjetom da je Komisija suglasna sa svim izmjenama kriterija prihvatljivosti mjera i/ili strategije ulaganja instrumenta koji može biti nužan zbog dodatnog doprinosa.

3. Cilj financijskih instrumenata jest osnažiti multiplikacijski učinak potrošnje Unije privlačenjem dodatnih sredstava od privatnih ulagača. Financijski instrumenti mogu stvoriti prihvatljive prinose za ispunjavanje ciljeva drugih partnera ili ulagača i istovremeno nastojati očuvati vrijednost sredstava iz proračuna Unije.

4. Financijske instrumente na temelju ove Uredbe moguće je kombinirati s bespovratnim sredstvima koja se financiraju iz proračuna Unije.

5. Komisija može odrediti dodatne uvjete u programima rada iz članka 17. u skladu s posebnim potrebama sektora prometa, telekomunikacija i energetike.

Članak 16.

Mjere u trećim zemljama

Potporu za mjere u trećim zemljama moguće je ostvariti putem financijskih instrumenata ako su te mjere nužne za provedbu projekta od zajedničkog interesa.

POGLAVLJE VI.

Izrada programa, provedba i kontrola

Članak 17.

Višegodišnji i/ili godišnji programi rada

1. Komisija putem provedbenih akata donosi višegodišnje i godišnje programe rada za svaki od sektora prometa, telekomunikacija i energetike. Komisija također može donijeti višegodišnje ili godišnje programe rada koji obuhvaćaju više od jednog sektora. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 25. stavka 2.

2. Komisija preispituje višegodišnje programe rada barem jednom u sredini roka provedbe. Ako je potrebno, ona mijenja višegodišnji program rada putem provedbenog akta. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 25. stavka 2.

▼B

3. Komisija usvaja višegodišnje programe rada u sektoru prometa za projekte od zajedničkog interesa kako je navedeno u dijelu I. Priloga I.

Iznos financijske omotnice kreće se u rasponu od 80 % do 85 % proračunskih sredstava iz članka 5. stavka 1. točke (a).

Projekti opisani u dijelu I. Priloga I. nisu obvezujući za države članice vezano uz njihove odluke o izradi programa. Odluka da se provedu ti projekti u nadležnosti je država članica i ovisi o kapacitetima javnog financiranja i njihovoj društveno-gospodarskoj održivosti u skladu s člankom 7. Uredbe (EU) br. 1315/2013.

4. Komisija usvaja godišnje programe rada za sektore prometa telekomunikacija i energetike za projekte od zajedničkog interesa koji nisu uključeni u višegodišnje programe rada.

5. Komisija prilikom donošenja višegodišnjih programa rada i sektorskih godišnjih programa rada utvrđuje kriterije za odabir ponude u skladu s ciljevima i prioritetima utvrđenima u člancima 3. i 4. ove Uredbe i u Uredbi (EU) br. 1315/2013 i (EU) br. 347 2013 ili u uredbi o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture. Prilikom određivanja kriterija za odabir ponude, Komisija uzima u obzir opće smjernice utvrđene u dijelu V. Priloga I. ovoj Uredbi.

6. U sektoru energetike, u prva dva godišnja programa rada prednost se daje projektima od zajedničkog interesa i sličnim djelovanjima usmjerenima na okončanje energetske izoliranosti i eliminaciju uskih grla energetike te na dovršenje unutarnjeg energetskog tržišta.

7. Programi rada se usklađuju tako da se iskoristi sinergija između sektora prometa, energetike i telekomunikacija, posebno u područjima poput pametnih energetskih mreža, električne mobilnosti, inteligentnih i održivih prometnih sustava, zajedničkih cestovnih prava ili spajanju infrastrukture. Komisija je dužna donijeti barem jednu odluku o višesektorskom pozivu za podnošenje prijedloga za prihvatljive mjere u skladu s člankom 7. stavkom 5., s financijskim iznosima dodijeljenima za svaki sektor ponderiran u skladu s relativnim sudjelovanjem u prihvatljivim troškovima mjera odabranih za financiranje u okviru CEF-a.

Članak 18.

Dodjela financijske potpore Unije

1. Komisija, djelujući u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 25., nakon svakog poziva na podnošenje prijedloga koji se temelji na višegodišnjem ili godišnjem programu rada iz članka 17. odlučuje o iznosu financijske potpore koja se dodjeljuje izabranim projektima ili njihovim dijelovima. Komisija točno navodi uvjete i metode njihove provedbe.

▼B

2. Komisija obavješćuje korisnike i dotične države članice o financijskim potporama koje se dodjeljuju.

Članak 19.

Godišnji obroci

Komisija može podijeliti proračunske obveze na godišnje obroke. U tom slučaju, Komisija dodjeljuje godišnje obroke uzimajući u obzir stanje napretka projekata koji primaju financijsku potporu, njihove procijenjene potrebe i proračun koji je na raspolaganju.

Komisija priopćuje korisnicima potpora, dotičnim državama članicama i, ako je potrebno za financijske instrumente, dotičnim financijskim institucijama okvirni vremenski raspored za dodjelu pojedinačnih godišnjih obroka.

Članak 20.

Prijenos godišnjih odobrenih sredstava

Odobrena sredstva koja se nisu iskoristila do kraja financijske godine za koju su bila odobrena prenose se u skladu s Uredbom (EU) br. 966/2012.

Članak 21.

Delegirani akti

1. Podložno odobrenju dotične države članice odnosno više njih, kako je predviđeno u članku 172. drugom stavku UFEU-a, Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 26. ove Uredbe o prilagodbi dijela I. Priloga I. ovoj Uredbi, kako bi se uzelo u obzir prioritete financiranja u transeuropskim mrežama koji se stalno mijenjaju te promjene vezane uz projekte od zajedničkog interesa utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013. Kod izmjene dijela I. Priloga I. ovoj Uredbi, Komisija osigurava:

(a) da će se projekti od zajedničkog interesa u skladu s Uredbom (EU) br. 1315/2013 vjerojatno u potpunosti ili djelomično ostvariti u okviru višegodišnjeg financijskog okvira za godine 2014. - 2020.;

(b) da su izmjene sukladne s kriterijima prihvatljivosti utvrđenima u članku 7. ove Uredbe;

(c) vezano uz dio I. Priloga I. ovoj Uredbi, da sve dionice uključuju infrastrukturne projekte čije ostvarivanje zahtijeva njihovo uključivanje u višegodišnje programe rada u okviru članka 17. stavka 3. ove Uredbe, bez mijenjanja trase koridora osnovne mreže.

▼B

2. Komisija je ovlaštena donijeti provedbene akte u skladu s člankom 26. ove Uredbe kako bi se izmijenile glavne odredbe, uvjeti i postupci utvrđeni u dijelu III. Priloga I. ovoj Uredbi o doprinosu Unije svakom financijskom instrumentu uspostavljenom u dužničkom okviru ili vlasničkom okviru koji su utvrđeni u dijelu III. Priloga I. ovoj Uredbi u skladu s rezultatima privremenog izvješća i potpuno neovisne evaluacije pilot faze Inicijative projektnih obveznica Europa 2020. uspostavljene Odlukom br. 1639/2006/EZ i Uredbom (EZ) br. 680/2007 te kako bi se uzelo u obzir tržišne uvjete koji se mijenjaju s ciljem optimiziranja kreiranja i provedbe financijskih instrumenata u okviru ove Uredbe.

Kod izmjene dijela III. Priloga I. ovoj Uredbi u slučajevima navedenim u prvom podstavku, Komisija neprekidno osigurava:

(a) da se izmjene provode u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012, uključujući ex ante evaluaciju iz njezina članka 140. stavka 2. točke (f), i

(b) da su izmjene su ograničene na:

i. izmjenu praga financiranja podređenog duga kako je navedeno u dijelu III. glavi I. poglavlju 1(a) i glavi I. poglavlju 1(b) Priloga I. ovoj Uredbi, s ciljem traženja sektorske diversifikacije i geografske ravnoteže na području država članica sukladno članku 15.;

ii. izmjenu praga nadređenog duga kako je navedeno u dijelu III. glavi I. poglavlju 1. (a) Priloga I. ovoj Uredbi, s ciljem usmjeravanja sektorskoj raznolikosti i geografskoj ravnoteži na području država članica sukladno članku 15.;

iii. kombiniranje s drugim izvorima financiranja kako je navedeno u dijelu III. glavi I. poglavlju 3. i dijelu IV. glavi II. poglavlju 3. Priloga I.;

iv. odabir subjekata kojima je povjereno financiranje duga kako je navedeno u dijelu III. glavi I. poglavlju 4. i dijelu IV. glavi II. poglavlju 4. Priloga I.; te

v. oblikovanje cijena i podjelu rizika i prihoda kako je navedeno u dijelu IV. glavi I. poglavlju 6. i dijelu III. glavi II. poglavlju 6. Priloga I.;

3. U sektoru prometa i u okviru općih ciljeva utvrđenih u članku 3. te posebnih sektorskih ciljeva iz članka 4. stavka 2., Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 25. o prioritetima financiranja koji se trebaju odražavati u programima rada iz članka 17. za vrijeme trajanja CEF-a za prihvatljive mjere u okviru članka 7. stavka 2. Komisija donosi delegirani akt do 22. prosinca 2014.

4. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 26. kako bi se povećala gornja granica utvrđena u članku 14. stavku 2. do 20 % pod uvjetom da su zadovoljeni sljedeći uvjeti:

▼B

i. evaluacija pilot faze inicijative projektnih obveznica provedena u 2015. godini je pozitivna; i

ii. preuzimanje financijskih instrumenata premašuje 8 % u smislu ugovornih obveza projekta.

5. Ako se pokaže da je potrebno odstupiti od dodjele za poseban cilj u području prometa za više od pet postotnih bodova, Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 26. kako bi se izvršile izmjene indikativnih postotaka utvrđenih u dijelu IV. Priloga I.

6. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 26. kako bi se izvršile prilagodbe popisa općih smjernica u dijelu V. Priloga I. koje treba uzeti u obzir kod određivanja kriterija za odabir ponude kako bi se uzelo u obzir srednjoročnu evaluaciju ove Uredbe ili zaključke donesene iz njezine provedbe. To se mora izvršiti na način koji je u skladu s odgovarajućim sektorskim smjernicama.

Članak 22.

Odgovornost korisnika i država članica

Države članice u okviru svojih odgovornosti i ne dovodeći u pitanje obveze korisnika u okviru uvjeta koji vrijede za bespovratna sredstva moraju učiniti sve što je potrebno kako bi proveli projekte od zajedničkog interesa koji primaju financijsku potporu Unije koja se dodjeljuje na osnovi ove Uredbe.

Države članice u tijesnoj suradnji s Komisijom provode tehnički i financijski nadzor mjera i potvrđuju da su izdaci nastali u okviru projekata ili njihovih dijelova isplaćeni i da je plaćanje izvršeno u skladu s relevantnim pravilima. Države članice mogu zahtijevati da Komisija sudjeluje u provjerama na terenu i inspekcijama.

Države članice svake godine obavješćuju Komisiju, ako je potrebno preko interaktivnog geografskog i tehničkog informacijskog sustava, o napretku koji je ostvaren tijekom provedbe projekata od zajedničkog interesa i ulaganja u tu svrhu uključujući iznos potpore koja se koristila u svrhu postizanja ciljeva u vezi s klimatskim promjenama. Na toj osnovi Komisija objavljuje informacije o posebnim projektima u okviru CEF-a i ažurira ih najmanje jednom godišnje.

Članak 23.

Sukladnost s politikama Unije i pravom Unije

U okviru ove Uredbe financiraju se samo projekti koji su u skladu s pravom Unije i koji su u skladu s relevantnom politikom Unije.

▼B

Članak 24.

Zaštita financijskih interesa Unije

1. Komisija poduzima prikladne mjere kojima jamči da su, dok se provode projekti koji se financiraju u okviru ove Uredbe, financijski interesi Unije zaštićeni uz primjenu preventivnih mjera protiv prijevare, korupcije i bilo kojeg drugog nezakonitog djelovanja s učinkovitim pregledima i, ako se uoče nepravilnosti, vraćanjem neopravdano plaćenih iznosa te gdje je moguće, učinkovitim, razmjernim i odvraćajućim administrativnim i financijskim sankcijama.

2. Komisija ili njezini predstavnici i Revizorski sud imaju, na osnovi dokumenata te provjere na terenu, ovlast za reviziju djelovanja svih korisnika bespovratnih sredstava, provedbenih tijela, izvođača radova i podizvođača koji su primili sredstva Unije u okviru ove Uredbe.

3. Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) može provoditi istrage, uključujući provjere na terenu i inspekcije, u skladu s odredbama i postupcima utvrđenima u Uredbi (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) i Uredbi Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 ([2]) kako bi se utvrdilo je li došlo do prijevare, korupcije ili bilo kojeg drugog nezakonitog djelovanja koje utječe na financijske interese Unije u vezi sa sporazumom o dodjeli bespovratnih sredstava ili odlukom o dodjeli bespovratnih sredstava ili ugovorom koji se financira u okviru ove Uredbe.

4. Ne dovodeći u pitanje stavke 1., 2. i 3., sporazumi o suradnji s trećim zemljama i s međunarodnim organizacijama, sporazumi o dodjeli bespovratnih sredstava i odluke o dodjeli bespovratnih sredstava te ugovori proizašli iz provedbe ove Uredbe sadržavaju odredbe koje izričito određuju da su Komisija, Revizorski sud i OLAF ovlašteni za provedbu takvih revizija i inspekcija, u skladu s njihovim nadležnostima.

GLAVA II.

OPĆE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 25.

Odborski postupak

1. Komisiji pomaže koordinacijski odbor CEF-a. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

([1]) Uredba (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. rujna 2013. o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1073/1999 Europskog parlamenta i Vijeća te Uredbe Vijeća (Euratom) br. 1074/1999 (SL L 248, 18.9.2013., str. 1.).

([2]) Uredba Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 od 11. studenoga 1996. o provjerama i inspekcijama na terenu koje provodi Komisija s ciljem zaštite financijskih interesa Europskih zajednica od prijevara i ostalih nepravilnosti (SL L 292, 15.11.1996., str. 2.).

▼B

3. Odbor osigurava horizontalni pregled programa rada navedenih u članku 17. kako bi se osiguralo da su dosljedni i da se utvrde, iskoriste i ocijene sinergije među sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. Posebno nastoji osigurati koordinaciju tih programa rada s ciljem omogućavanja višesektorskih poziva za podnošenje prijedloga.

Članak 26.

Izvršavanje ovlasti

1. Ovlasti za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 21. dodjeljuje se Komisiji od 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2020.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 21. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen na temelju članka 21. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 27.

Evaluacija

1. Najkasnije do 31. prosinca 2017. Komisija, u suradnji s državama članicama i dotičnim korisnicima, priprema izvješće o evaluaciji postizanja ciljeva svih mjera (na razini rezultata i učinaka), učinkovitosti u korištenju sredstava i europskoj dodanoj vrijednosti CEF-a uzimajući u obzir odluku o obnovi, izmjeni ili suspenziji mjera, koje Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Evaluacija treba izraziti i gdje je moguće pojednostavljenje, unutarnja i vanjska sukladnost mjera, kontinuirana važnost svih ciljeva i njihov doprinos prioritetima Unije u vezi s pametnim, održivim i uključivim rastom, uključujući njihov učinak na ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju. Izvješće o evaluaciji sadrži procjenu ekonomije razmjera koju je izradila Komisija na financijskoj, tehničkoj i ljudskoj razini prilikom upravljanja CEF-om i, prema potrebi, ukupnog broja projekata koji iskorištavaju sinergiju između sektora. Ta procjena također ispituje kako financijski instrumenti mogu postati učinkovitiji. Izvješće o evaluaciji uzima u obzir rezultate evaluacije dugoročnog učinka prethodnih mjera.

▼B

2. CEF uzima u obzir neovisnu cjelovitu evaluaciju inicijative projektnih obveznica Europa 2020. koja će se izvršiti 2015. godine. Na temelju te evaluacije Komisija i države članice procjenjuju važnost inicijative projektnih obveznica Europa 2020. i njezine učinkovitosti u povećanju ulaganja u prioritetne projekte i jačanju učinkovitosti potrošnje Unije.

3. Komisija izvodi ex post evaluaciju u tijesnoj suradnji s državama članicama i korisnicima. U ex post evaluaciji se provjerava uspješnost i učinkovitost CEF-a te njegov učinak na gospodarsku, društvenu i teritorijalnu koheziju kao i doprinos prioritetima Unije u vezi s pametnim, održivim i uključivim rastom te opsegom i učincima potpore koja se koristila za postizanje ciljeva u vezi s klimatskim promjenama

4. Pri evaluaciji se uzima u obzir napredak ostvaren u odnosu na pokazatelje uspješnosti iz članaka 3. i 4.

5. Komisija priopćuje zaključke tih evaluacija Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

6. Komisija i države članice, kojima pomažu drugi mogući korisnici, mogu provesti evaluaciju metoda izvođenja projekata, kao i učinka njihove provedbe, kako bi ocijenili jesu li postignuti ciljevi, uključujući one koji se odnose na zaštitu okoliša.

7. Komisija može zatražiti od države članice koja sudjeluje u projektu od zajedničkog interesa da osigura posebnu evaluaciju mjera, kao i povezanih projekata financiranih u okviru ove Uredbe ili da joj po potrebi osigura informacije i pomoć potrebnu pri provedbi evaluacije takvih projekata.

Članak 28.

Obavješćivanje, priopćivanje i objavljivanje podataka

1. Korisnici i, po potrebi, dotične države članice osiguravaju odgovarajuće objavljivanje podataka i primjenu transparentnosti u vezi s pomoći dodijeljenom na temelju ove Uredbe kako bi javnost obavijestili o ulozi Unije u provedbi projekata.

2. Komisija provodi mjere obavješćivanja i priopćivanja u odnosu na projekte i rezultate CEF-a. Sredstva namijenjena mjerama priopćivanja u okviru članka 5. stavka 2. također doprinose institucionalnoj komunikaciji o političkim prioritetima Unije u mjeri u kojoj su oni povezani s općim ciljevima iz članka 3.

▼B

Članak 29.

Izmjena Uredbe (EU) br. 913/2010

Uredba (EU) br. 913/2010 mijenja se kako slijedi:

Prilog Uredbi (EU) br. 913/2010 zamjenjuje tekst Priloga II. ovoj Uredba. Dosljedno tome, revidirani željeznički teretni koridori ostaju podložni odredbama Uredbe (EU) br. 913/2010.

Članak 30.

Prijelazne odredbe

Ova Uredba ne utječe na nastavak niti na izmjenu dotičnih projekata, uključujući njihovo potpuno ili djelomično ukidanje, sve do njihova završetka, kao ni na financijsku potporu koju je Komisija odobrila temeljem uredbi (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 ili bilo kojeg drugog propisa koji se primjenjuje na tu potporu na dan 31. prosinca 2013., koji se nastavljaju primjenjivati na dotične mjere do njihova zaključenja.

Članak 31.

Stavljanje izvan snage

Ne dovodeći u pitanje članak 30. ove Uredbe, uredbe (EZ) br. 680/2007 i br. (EZ) 67/2010 stavljaju se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2014.

Članak 32.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2014.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

▼B

PRILOG I.

DIO I.

POPIS PRETHODNO IDENTIFICIRANIH PROJEKATA NA OSNOVNOJ MREŽI U SEKTORU PROMETA

1. **Horizontalni prioriteti**

Inovativno upravljanje i usluge	Jedinstveno europsko nebo – sustav SESAR
Inovativno upravljanje i usluge	Sustavi telematskih aplikacija za cestovni i željeznički promet, promet plovnih putova i plovila (ITS, ERTMS, RIS i VTMIS)
Inovativno upravljanje i usluge	Morske luke osnovne mreže, autoceste mora (MoS) i zračne luke, sigurna i zaštićena infrastruktura
Nove tehnologije i inovacije	Nove tehnologije i inovacije u skladu s člankom 33. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) br. 1315/2013

2. **Koridori osnovne mreže**

Baltičko-jadranski koridor

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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

Gdinj - Katowice	željeznica	Radovi
Gdinj, Gdańsk	luke	Međusobna povezanost luka, (daljnji) razvoj multimodalnih platformi
Varšava - Katowice	željeznica	Radovi
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	željeznica	Radovi
Świnoujście, Szczecin	luka	Međusobna povezanost luka
Bielsko Biala – Žilina	cesta	Radovi
Katowice - Ostrava - Brno - Wien i Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	željeznica	Radovi, osobito prekogranične dionice PL-CZ, CZ-AT, PL-SK i SK-AT; pruga Brno-Přerov; (daljnji) razvoj multimodalnih platformi i međusobnih povezanosti željeznice i zračnih luka

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	željeznica	Djelomična gradnja novih linija (osnovni tunel Semmering i željeznička pruga Koralm), nadogradnja željeznice radovi u tijeku; (daljnji) razvoj multimodalnih platformi; nadogradnja postojeće dvosmjerne pruge između Udina - Cervignana i Trsta
Graz - Maribor - Pragersko	željeznica	Studije i radovi za drugi smjer
Trst, Venecija, Ravena, Kopar	luke	Međusobna povezanost luka, (daljnji) razvoj multimodalnih platformi

Koridor Sjeverno more – Baltik

TRASA:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Granica s Bjelarusom – 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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

Helsinki - Tallinn	luke, autoceste mora	Međusobna povezanost luka, (daljnji) razvoj multimodalnih platformi i njihova međusobna povezanost, mogućnost razbijanja leda, autoceste mora
Tallinn - Riga - Kaunas - Varšava	željeznica	(Detaljne) studije za novu potpuno interoperabilnu prugu sa širinom UIC; početak radova na novoj pruzi prije 2020.; nadogradnja i nova pruga na državnom području Poljske; međusobna povezanost željeznice i zračne luke/luke, željezničko-cestovni terminali, autoceste mora;
Ventspils – Riga	željeznica	Nadogradnja, međusobna povezanost željeznice i luke, autoceste mora;
Klaipėda – Kaunas	željeznica	Nadogradnja, međusobna povezanost željeznice i luke, autoceste mora;
Kaunas – Vilnius	željeznica	Nadogradnja, međusobna povezanost sa zračnom lukom, željezničko-cestovni terminali;

▼B

Koridor Via Baltica	Cesta	Radovi na prekograničnim dionicama (EE, LV, LT, PL)
granica s Bjelorusijom-Varšava - Poznań - granica s Njemačkom	željeznica	Radovi na postojećoj pruzi, studije željezničkog sustava velikih brzina
granica s Poljskom - Berlin - Hannover - Amsterdam/ Rotterdam	željeznica	Studije i nadogradnja nekoliko dionica (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	željeznica	Studije i radovi
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Zapadnonjemački kanali, Rajna, Waal, Sjevernomorski kanal, IJssel, Twentekanaal	unutarnji plovni putovi	Studije, radovi za poboljšanje plovnosti i nadogradnja ustava i plovnih putova
Amsterdamske ustave i kanal Amsterdam - Rajna	unutarnji plovni putovi	Studije ustava u tijeku; luka: međusobna povezanost (studije i radovi, uključujući nadogradnju ustave Beatrix)

Mediteranski koridor

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 – Granica s Ukrajinom

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

Algeciras - Madrid	željeznica	Studije u tijeku, početak radova prije 2015., završetak 2020.
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	željeznica	Studije i radovi
Madrid-Zaragoza-Barcelona	željeznica	Nadogradnja postojećih pruga (širina, sporedni kolosijeci, platforme)
Valencia - Tarragona - Barcelona	željeznica	Izgradnja između 2014. – 2020.
Barcelona	luka	Međusobna povezanost željeznice s lukama i zračnim lukama
Barcelona - Perpignan	željeznica	Prekogranična dionica, radovi u tijeku, završetak nove pruge do 2015., nadogradnja postojeće pruge (širina, sporedni kolosijeci, platforme)
Perpignan - Montpellier	željeznica	Zaobilaznica Nîmes - Montpellier treba biti u funkciji 2017., Montpellier - Perpignan predviđena za 2020.

▼B

Lyon	željeznica	Rasterećivanje uskih grla u Lyonu: studije i radovi
Lyon – Avignon – Marseille	željeznica	nadogradnja
Lyon - Torino	željeznica	Prekogranična dionica, radovi na osnovnom tunelu; studije i radovi na pristupnim putovima
Milano - Brescia	željeznica	Djelomična nadogradnja, djelomično nova pruga velikih brzina
Brescia - Venecija - Trst	željeznica	Prije 2014. trebaju početi radovi na nekoliko dionica u sinergiji s nadogradnjama koje se izvode na pojasevima koji se preklapaju kao u Baltičko-jadranskom koridoru
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venecija – Ravenna/Trst	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	luke unutarnjih voda	Međusobna povezanost luka, (daljnji) razvoj multimodalnih platformi
Trst - Divača	željeznica	Studije i djelomična nadogradnja u tijeku; prekogranična dionica dovršena nakon 2020.
Kopar - Divača - Ljubljana – Pragersko	željeznica	Studije i nadogradnja/djelomično nova pruga
Rijeka – Zagreb – Budapest	željeznica	Studije i radovi (uključujući izgradnju novog kolosijeka i pruge za drugi smjer između Rijeke i granice s Mađarskom
Rijeka	luka	Nadogradnja i razvoj infrastrukture, razvoj multimodalnih platformi i njihova međusobna povezanost
Ljubljana – Zagreb	željeznica	Studije i radovi
Čvor Ljubljana	željeznica	Željezničko čvorište Ljubljana, uključujući multimodalnu platformu; međusobna povezanost željeznice i zračne luke
Pragersko - Zalalövö	željeznica	Prekogranična dionica: studije, početak radova prije 2020.
Lendava - Letenye	Cesta	Prekogranična nadogradnja
Boba- Székesfehérvár	željeznica	Nadogradnja
Budapest-Miskolc- granica s Ukrajinom	željeznica	Nadogradnja
Vásárosnamény-granica s Ukrajinom	Cesta	Prekogranična nadogradnja

Koridor Bliski istok - Istočni Mediteran

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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

Dresden - Praha	željeznica	Studije za željeznički sustav pruga velikih brzina
Praha	željeznica	Nadogradnja, zaobilaznica za teretni promet poveznica željeznice sa zračnom lukom
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	unutarnji plovni putovi	Studije o Elbi i Vltavi, radovi za poboljšanje plovnosti i nadogradnja
Děčínske ustave	unutarnji plovni putovi	Studije
Praha- Brno - Břeclav	željeznica	Nadogradnja, uključujući željezničko čvorište Brno i multimodalne platforme
Breclav – Bratislava	željeznica	Prekogranična dionica, nadogradnja
Bratislava – Hegyeshalom	željeznica	Prekogranična dionica, nadogradnja
Mosonmagyaróvár – granica sa Slovačkom	Cesta	Prekogranična nadogradnja
Tata – Biatorbágy	željeznica	Nadogradnja
Budapest - Arad - Temišvar - Calafat	željeznica	Nadogradnja u Mađarskoj gotovo završena, u Rumunjskoj u tijeku
Vidin – Sofija – Burgas/ granica s Turskom Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	željeznica	Studije i radovi Vidin – Sofija – Thessaloniki – Athína; nadogradnja Sofija – Burgas/granica s Turskom
Vidin – Craiova	cesta	Prekogranična nadogradnja
Thessaloniki, Igoumenitsa	luka	Nadogradnja i razvoj infrastrukture, međusobno multimodalno povezivanje
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	luka, autoceste mora	Kapacitet luke i međusobno multimodalno povezivanje
Lemesos – Lefkosia	luke, multimodalne platforme	Nadogradnja međusobnog modalnog povezivanja, uključujući južnu zaobilaznicu Lefkosije, studije i radovi, sustavi za upravljanje prometom
Lefkosia – Larnaca	multimodalne platforme	Međusobno multimodalno povezivanje i sustavi telematskih aplikacija

▼B

Patras	luka	Međusobna povezanost luka, (daljnji) razvoj multimodalnih platformi
Athína - Patras	željeznica	Studije i radovi, međusobna povezanost luka

Skandinavsko-mediteranski koridor

TRASA:

Granica s Rumunjskom – 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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

Hamina/Kotka – Helsinki	luka, željeznica	Međusobna povezanost luka, nadogradnja željeznice, mogućnost razbijanja leda
Helsinki	željeznica	Povezanost zračna luka – željeznica
granica s Rusijom – Helsinki	željeznica	Radovi u tijeku
Helsinki – Turku	željeznica	Nadogradnja
Turku/Naantali – Stockholm	luke, autoceste mora	Međusobna povezanost luka, mogućnost razbijanja leda
Stockholm - Malmö (nordijski trokut)	željeznica	Radovi u tijeku na određenim dionicama
Trelleborg - Malmö – Göteborg – granica s Norveškom	željeznica, luka, autoceste mora	Radovi, multimodalne platforme i povezanost luke i zaleđa
Fehmarn	željeznica	Studije u tijeku, građevinski radovi čvrste poveznice na pojasu Fehmarn Belt koji trebaju početi 2015.
København - Hamburg via Fehmarn: pristupni putovi	željeznica	Završetak pristupnih putova iz Danske predviđen do 2020., pristupni putovi iz Njemačke trebaju biti završeni u dva koraka: elektrifikacija jednosmjerne pruge uz dovršetak čvrste poveznice i dvosmjerne pruge sedam godina kasnije
Rostock	luke, autoceste mora	Međusobna povezanost željeznice s lukama trajekti s niskim emisijama; mogućnost razbijanja leda
Rostock - Berlin - Nürnberg	željeznica	Studije i nadogradnja
Hamburg/Bremen - Hannover	željeznica	Studije u tijeku

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	željeznica	Radovi u tijeku, završetak radova predviđen do 2017.
München – Wörgl	željeznica	Pristup do osnovnog tunela Brenner i prekogranične dionce studije
osnovni tunel Brenner	željeznica	Studije i radovi
Fortezza - Verona	željeznica	Studije i radovi
Napoli - Bari	željeznica	Studije i radovi
Napoli - Reggio Calabria	željeznica	Nadogradnja
Verona – Bologna	željeznica	Nadogradnja u tijeku
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	luke	Međusobna povezanost luka, (daljnji) razvoj multimodalnih platformi
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	željeznica	Nadogradnja (preostale dionice)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	luke, autoceste mora	Međusobna povezanost luka
Valletta - Marsaxlokk	luka, zračna luka	Nadogradnja poveznih točaka među različitim mrežama, uključujući Marsaxlokk-Luqa-Valletta
Bologna – Ancona	željeznica	Nadogradnja

Rajnsko-alpski koridor

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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

Genova	luka	Međusobna povezanost luka
Genova - Milano/Novara – granica sa Švicarskom	željeznica	Studije; početak radova prije 2020.
Basel – Antwerpen/ Rotterdam - Amsterdam	unutarnji plovni putovi	Radovi za poboljšanje plovnosti
Karlsruhe - Basel	željeznica	Radovi u tijeku
Frankfurt - Mannheim	željeznica	Studije u tijeku
Liège	željeznica	Poveznica željeznice s lukom i zračnom lukom
Rotterdam – Zevenaar	željeznica	Studije u tijeku, nadogradnja

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	željeznica	Radovi u tijeku
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - granica s Njemačkom	željeznica	Nadogradnja

Atlantski koridor

TRASA:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

željeznička poveznica velikih brzina Sines/Lisboa - Madrid	željeznica, luke	Studije i radovi u tijeku, nadogradnja poveznih točaka između luka Sines/Lisboa
željezna poveznica velikih brzina Porto - Lisboa	željeznica	Studije u tijeku
željeznička poveznica Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	željeznica	prekogranična dionica: radovi u tijeku
željeznička poveznica Bergara - San Sebastián - Bayonne	željeznica	završetak predviđen do 2016. na španjolskoj strani, a na francuskoj do 2020.
Bayonne - Bordeaux	željeznica	Javne konzultacije u tijeku
Bordeaux - Tours	željeznica	Radovi u tijeku
Paris	željeznica	Južna zaobilaznica velikih brzina
Baudrecourt - Mannheim	željeznica	Nadogradnja
Baudrecourt - Strasbourg	željeznica	Radovi u tijeku, završetak predviđen 2016.
Le Havre - Paris	unutarnji plovni putovi	Nadogradnja
Le Havre - Paris	željeznica	Studije, nadogradnja
Le Havre	luka, željeznica	Studije i radovi u vezi kapaciteta luke, autoceste mora i međusobna povezanost

Koridor Sjeverno more – Baltik

TRASA:

Belfast – Baile Àtha 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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

CorcaighCork - Dublin - Baile Atha Cliath/Belfast	željeznica	Studije i radovi; poveznice u Baile Atha Cliath/Dublinu (DART);
Belfast	luka, multimodalna povezanost	Nadogradnja
Glasgow - Edinburgh	željeznica	Nadogradnja
Manchester – Liverpool	željeznica	Nadogradnja i elektrifikacija, uključujući Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	željeznica	Nadogradnja teretnih pruga
Baile Atha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	luka, željeznica	Studije o kapacitetu luke i radovi na njemu, autoceste mora i međusobna povezanost
Dunkerque	luka	Daljnji razvoj multimodalnih platformi i međusobna povezanost
Calais - Paris	željeznica	Preliminarne studije
Bruxelles/Brussel	željeznica	Studije i radovi (veza sjever-jug za željezničke pruge velike brzine i konvencionalne željezničke pruge
Felixstowe – Midlands	željeznica, luka, multimodalne platforme	Nadogradnja željeznice, međusobna povezanost luka i multimodalnih platformi
Maas, uključujući Maaswerken	unutarnji plovni putovi	Nadogradnja
Albertkanaal/ kanal Bocholt-Herentals	unutarnji plovni putovi	Nadogradnja
Koridor Rhine-Scheldt: Volkeraklock i Kreekaklock, Krammerlock i ustava Hansweert	unutarnji plovni putovi	Ustave: studije u tijeku
Terneuzen	pomorski	Ustave: studije u tijeku; radovi
Terneuzen - Gent	unutarnji plovni putovi	Studije, nadogradnja
Zeebrugge	luka	Ustave: studije, međusobna povezanost (studije i radovi)
Antwerpen	pomorski, luke, željeznica	Ustave: studije u tijeku luka: međusobna povezanost (uključujući drugi željeznički pristup luci Antwerpen)
Rotterdam - Antwerpen	željeznica	Nadogradnja teretnih pruga

▼B

Kanal Sena-Sjever; Sena - Escaut	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi; nadogradnja, uključujući prekogranične i multimodalne veze
Dunkerque – Lille	unutarnji plovni putovi	Studije u tijeku
Antwerpen, Bruxelles/Brussel, Charleroi	unutarnji plovni putovi	Nadogradnja
modernizacija plovnih putova u Valoniji	unutarnji plovni putovi	Studije, nadogradnja, intermodalne veze
Bruxelles/Brussel - Luxembourg - Strasbourg	željeznica	Radovi u tijeku
Antwerpen – Namur - granica s Luksemburgom – granica s Francuskom	željeznica	Nadogradnja teretnih pruga
Strasbourg - Mulhouse - Basel	željeznica	Nadogradnja
željeznička poveznica Luxembourg - Dijon - Lyon (TGV Rhin - Rhône)	željeznica	Studije i radovi
Lyon	željeznica	Istočna zaobilaznica: studije i radovi
kanal Saône - Moselle/Rajna	unutarnji plovni putovi	Preliminarne studije u tijeku
Rhône	unutarnji plovni putovi	Madogradnja
Luka Marseille-Fos	luka	Međusobno povezivanje i multimodalni terminali
Lyon - Avignon - luka Marseille - Fos	željeznica	Nadogradnja

Rajna – Dunav

TRASA:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Granica s Ukrajinom

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE, UKLJUČUJUĆI I PROJEKTE:

željeznička poveznica Strasbourg - Kehl Appenweier	željeznica	Radovi na poveznim točkama Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	željeznica	Studije i radovi u tijeku
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – granica s Ukrajinom	željeznica	Nadogradnja, multimodalne platforme

▼B

Zlín – Žilina	cesta	Prekogranična cestovna dionica
München – Praha	željeznica	Studije i radovi
Nürnberg – Praha	željeznica	Studije i radovi
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	željeznica	Studije i radovi u tijeku
Salzburg - Wels	željeznica	Studije
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	željeznica	Studije i radovi
željeznička poveznica Wels - Wien	željeznica	Završetak predviđen do 2017.
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	željeznica	Studije za željezničke sustave velikih brzina (uključujući usklađivanje veza između triju gradova)
Budapest - Arad	željeznica	Studije za mrežu željezničkog sustava velikih brzina između Budapest i Arad
Komárom – Komárno	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi za prekogranični most
Arad - Brašov - București - Constanța	željeznica	Nadogradnja određenih dionica; studije za željezničke sustave velikih brzina
Majna – kanal – Majna – Dunav	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi na nekoliko dionica i uskih grla; luke unutarnjih plovnih putova: međusobna multimodalna povezanost sa željeznicom
Slavonski Brod	luka	Studije i radovi
Giurgiu, Galați	luka	Daljnji razvoj multimodalnih platformi i veza sa zaleđem studije i radovi
Dunav (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina)	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi na nekoliko dionica i uskih grla; luke unutarnjih plovnih putova: međusobno multimodalno povezivanje
Sava	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi na nekoliko dionica i uskih grla (uključujući prekogranični most)
Kanal București – Dunăre	unutarnji plovni putovi	Studije i radovi
Constanța	luka, autoceste mora	Međusobna povezanost luka, autoceste mora (uključujući usluge razbijanja leda)
Craiova – București	željeznica	Studije i radovi

3. **Ostale dionice na osnovnoj mreži**

Sofija do granice s Makedonijom	Prekogranična dionica	željeznica	Studije u tijeku
Sofija do granice sa Srbijom	Prekogranična dionica	željeznica	Studije u tijeku
Temišvar – granica sa Srbijom	Prekogranična dionica	željeznica	Studije u tijeku
Wrocław – Praha	Prekogranična dionica	željeznica	Studije

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Prekogranična dionica	cesta	Radovi
Brno – granica s Austrijom	Prekogranična dionica	cesta	Nadogradnja
Budapest – Zvolen	Prekogranična dionica	cesta	Nadogradnja
Budapest – granica sa Srbijom	Prekogranična dionica	željeznica	Studije
Botnički koridor: Luleå – Oulu	Prekogranična dionica	željeznica	Studije i radovi
Iași- granica s Republikom Moldovom	Prekogranična dionica	željeznica	Studije u tijeku i radovi
Suceava-granica s Ukrajinom	Prekogranična dionica	željeznica	Studije i radovi
Prioritetni projekti kako je definirano u Prilogu III. Odluci br, 661/2010/EU (Praha- Linz, Nova željeznica visokog kapaciteta: Središnji prijelaz preko Pireneja, „Željezna Rajna"(Rheidt-Antwerpen))	Prekogranična dionica	željeznica	Studije u tijeku
Târgu Neamt–Ungheni	Prekogranična dionica	cesta	Nadogradnja
Marijampolė -Kybartai (granica između Litve i Rusije)	Prekogranična dionica	cesta	Nadogradnja
Vilnius-granica između Litve i Bjelarusa	Prekogranična dionica	cesta	Nadogradnja
Ioannina – Kakavia (granica između Grčke i Albanije)	Prekogranična dionica	cesta	Studije
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (granica između Grčke i Makedonije)	Prekogranična dionica	cesta	Nadogradnja
Serres – Promahonas – granica između Grčke i BUgarske	Prekogranična dionica	cesta	Radovi u tijeku
Alexandroupoli – Kipoi granica između Grčke i Turske	Prekogranična dionica	cesta	Studije i radovi
Dubrovnik – granica između Hrvatske i Crne Gore	Prekogranična dionica	cesta	Radovi
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Prekogranična dionica	željeznica	Radovi
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Usko grlo	željeznica, autoceste mora	Radovi u tijeku (uključujući luke i multimodalne platforme)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Usko grlo	željeznica	Studije
Željeznička pruga Egnatia	Usko grlo	željeznica	Studije u tijeku
Sundsvall – Umeå – Luleå	Usko grlo	željeznica	Studije i radovi
Zagreb – granica sa Srbijom	Usko grlo	željeznica	Studije i radovi
A Coruña - Madrid (putnički prijevoz velike brzine)	Usko grlo	željeznica	Radovi u tijeku

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Radovi
Mjölby – Hallsberg – Gävle	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Radovi
Bothnian – Kiruna – granica s Norveškom	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije i radovi
Milford Haven – Swansea – Cardiff	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja
Željeznička veza Sionainn/ Shannon Faing/Foynes - Gabhal Luimnigh/Limerick junction	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije
poveznica High Speed 2	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije i radovi za prugu velikih brzina London - Midlands
granica s Ukrajinom – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Radovi
Riga – granica između Rusije i Bjelarusa	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja
Vilnius – granica s Bjelarusom	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja, međusobna povezanost sa zračnom lukom
Kybartai – Kaunas	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja
Tallinn – Tartu - Koidula – granica s Rusijom	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja
Marseille – Toulon – Nica – Ventimiglia - Genova	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije za željezničke sustave velikih brzina
Bordeaux – Toulouse	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije za željezničke sustave velikih brzina
Helsinki – Oulu	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja dionica
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije i radovi
Brunsbüttel - Kiel (kanal Nord-Ostsee)	druge poveznice na osnovnoj mreži	unutarnji plovni putovi	Optimizacija plovnog statusa
Cardiff - Bristol - London	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja, uključujući Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije i radovi
București - Buzău	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Poboljšanje i popravak željezničke infrastrukture i veze sa zaleđem
Ruhrska oblast - Münster - Osnabrück - Hamburg	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja dionice Münster - Lünen (dvo-smjerna pruga)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije i radovi
Ploieşti-Suceava	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Studije
Heraklion	druge poveznice na osnovnoj mreži	zračna luka, infrastruktura/ sustavi za kombinirani transport	Studije i građevinski radovi, nadogradnja i razvoj infrastrukture, multimodalno međusobno povezivanje
Huelva – Sevilla	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Radovi u tijeku
Fredericia-Frederikshavn	druge poveznice na osnovnoj mreži	željeznica	Nadogradnja, uključujući elektrifikaciju
Barcelona – Valencia – Livorno	druge poveznice na osnovnoj mreži	autoceste mora	Nadogradnja

DIO II.

POPIS INFRASTRUKURA PRIORITETNIH KORIDORA I PODRUČJA U ENERGETSKOM SEKTORU

1. **Prioritetni koridori za električnu energiju**

(1) Sjevernomorski priobalni sustav umrežavanja („NSOG”): razvoj integriranog priobalnog elektroenergetskog sustava umrežavanja i odgovarajućih poveznica u Sjevernom moru, Irskom moru, Engleskom kanalu, Baltičkom moru i susjednim vodama za prijevoz električne energije iz obnovljivih priobalnih energetskih izvora u glavna potrošačka središta i skladišta te u svrhu povećanja prekogranične razmjene električne energije.

Dotične države članice: Belgija, Danska, Francuska, Njemačka, Irska, Luksemburg, Nizozemska, Švedska, Ujedinjena Kraljevina;

(2) Međusobna povezanost sustava za električnu energiju u zapadnoj Europi u smjeru sjever-jug („NSI West Electricity”): razvoj međusobne povezanosti među državama članicama u regiji i s trećim zemljama iz područja Sredozemlja, uključujući Pirenejski poluotok, ponajprije radi uključenja električne energije iz obnovljivih izvora energije i jačanja infrastrukture unutarnje mreže kako bi se poticala integracija tržišta u regiji.

Dotične države članice: Austrija, Belgija, Francuska, Njemačka, Irska, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Malta, Portugal, Španjolska, Ujedinjena Kraljevina;

(3) Međusobna povezanost elektroenergetskih sustava u srednjoistočnoj i jugoistočnoj Europi u smjeru sjever-jug („NSI East Electricity”): međusobno povezivanje i unutarnji vodovi u smjeru sjever-jug i u smjeru istok-zapad kako bi se dopunilo unutarnje tržište i uključila proizvodnja iz obnovljivih izvora energije.

Dotične države članice Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Cipar, Njemačka, Grčka, Mađarska, Italija, Poljska, Rumunjska, Slovačka, Slovenija;

(4) Nacrt međusobnog povezivanja u području električne energije na baltičkom energetskom tržištu („BEMIP Electricity”): međusobne poveznice među državama članicama u baltičkom području te odgovarajuće jačanje infrastrukture unutarnje mreže, u svrhu okončanja izolacije baltičkih država i poticanja integracije tržišta u regiji, između ostalog radom na integraciji obnovljivih izvora energije u regiji;

Dotične države članice: Danska, Estonija, Finska, Njemačka, Latvija, Litva, Poljska i Švedska.

▼B

2. **Prioritetni koridori za plin**

(1) Međusobna povezanost plinskih sustava u zapadnoj Europi u smjeru sjever-jug („NSI West Gas”): infrastruktura za plin za plinske tokove u zapadnoj Europi u smjeru sjever-jug u svrhu diversifikacije opskrbnih putova i povećanja kratkoročne isporuke plina.

Dotične države članice: Belgija, Danska, Irska, Francuska, Njemačka, Irska, Italija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Portugal, Španjolska, Ujedinjena Kraljevina;

(2) Međusobna povezanost plinskih sustava u srednjoistočnoj i jugoistočnoj Europi u smjeru sjever-jug („NSI East Gas”): infrastruktura za plin za regionalne plinske poveznice između područja Baltičkog mora, Jadranskog i Egejskog mora, istočnog dijela Sredozemnog mora te Crnog mora, i radi jačanja raznolikosti i sigurnosti opskrbe plinom;

Dotične države članice: Austrija, Bugarska, Hrvatska, Cipar, Češka Republika, Njemačka, Grčka, Mađarska, Italija, Poljska, Rumunjska, Slovačka, Slovenija;

(3) Južni plinski koridor („SGC”): infrastruktura za prijevoz plina iz Kaspijskog bazena, Srednje Azije, Bliskog istoka i istočnomediteranskog bazena u Uniju kako bi se povećala raznolikost ponude plinom.

Dotične države članice: Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Cipar, Francuska, Njemačka, Mađarska, Grčka, Italija, Poljska, Rumunjska, Slovačka, Slovenija;

(4) Nacrt međusobne povezanosti na baltičkom tržištu u području plina („BEMIP Gas”): infrastruktura za plin kako bi se okončala izolacija triju baltičkih država i Finske te njihova ovisnost o jednom dobavljaču, na odgovarajući način pojačala infrastruktura unutarnje mreže i povećala raznolikost i sigurnost opskrbe plinom na području Baltičkog mora;

Dotične države članice: Danska, Estonija, Finska, Njemačka, Latvija, Litva, Poljska i Švedska.

3. **Prioritetna tematska područja**

(1) Uvođenje pametnih mreža: usvajanje tehnologija pametnih mreža u cijeloj Uniji za učinkovito uključivanje ponašanja i djelovanja svih korisnika priključenih na električnu mrežu, posebice generiranje velikih količina električne energije od obnovljivih izvora energije ili decentralizirane proizvodnje energije i zahtijevanje odgovora od potrošača;

Dotične države članice: sve;

(2) Elektroenergetske autoceste: prve elektroenergetske autoceste do 2020., s ciljem izgradnje sustava elektroenergetskih autocesta u cijeloj Uniji koji mogu:

(a) iskorištavati energiju vjetra koja se neprestano povećava u Sjevernom i Baltičkom moru i oko njih te povećati proizvodnju energije iz obnovljivih izvora u istočnoj i južnoj Europi i u Sjevernoj Africi;

(b) povezati ova nova središta proizvodnje s glavnim kapacitetima skladištenja u nordijskim zemljama, Alpama i drugim regijama s velikim središtima potrošnje, i

(c) suočavati se s opskrbom električnom energijom koja je sve više promjenljiva i decentralizirana te s potražnjom za fleksibilnom električnom energijom;

Dotične države članice: sve;

▼B

(3) Prekogranična mreža ugljikovog dioksida: razvoj infrastrukture za prijevoz ugljikovog dioksida među državama članicama i susjednim trećim zemljama radi uvođenja hvatanja i skladištenja ugljikovog dioksida.

Dotične države članice: sve.

DIO III.

UVJETI I POSTUPCI U VEZI S FINANCIJSKIM INSTRUMENTIMA

Cilj i obrazloženje

Cilj financijskih instrumenata u okviru CEF-a jest olakšati infrastrukturnim projektima pristup financiranju za projekte i poduzeća korištenjem sredstava Unije kao financijske poluge.

Financijskim instrumentima podupire se financiranje projekata od zajedničkog interesa s jasnom europskom dodanom vrijednošću te se potiče veća uključenost privatnog sektora u dugoročno financiranje takvih projekata u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike, uključujući širokopojasne mreže.

Financijskim instrumentima zadovoljavaju se srednjoročne do dugoročne potrebe projekata te se njima omogućuju veće dobrobiti s obzirom na utjecaj na tržište, administrativnu djelotvornost i korištenje resursa.

Oni zainteresiranim stranama u području infrastrukture, poput financijera, tijela javne vlasti, upravitelja infrastrukture, građevinskih poduzeća i operatora, pružaju paket instrumenata financijske potpore Unije koji je dosljedan i usmjeren na tržište.

Financijski instrumenti sastoje se od:

(a) instrumenta za zajmove i jamstva, popraćenog instrumentima za podjelu rizika, uključujući mehanizme za kreditno poboljšanje projektnih obveznica („dužnički instrument”) te

(b) vlasničkog instrumenta („vlasnički instrument”),

kojima se podupire nadilaženje ograničenja tržišta tako da se poboljšaju profili za financiranje i/ili rizik u ulaganjima u infrastrukturu. Time se poduzećima i drugim korisnicima poboljšava pristup zajmovima, jamstvima, vlasništvima i drugim oblicima privatnog financiranja.

Prije dovršetka sastavljanja dužničkih i vlasničkih instrumenata, Komisija provodi ex ante evaluaciju u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012. Evaluacija postojećih, usporedivih financijskih instrumenata prema potrebi doprinosi toj procjeni.

I. **Dužnički instrument**

1. *Opće odredbe*

Cilj dužničkog instrumenta jest doprinošenje uklanjanju nedostataka europskih tržišta dužničkog kapitala tako da se omogući podjelu rizika pri financiranju duga. Financiranje duga osiguravaju subjekti kojima je povjereno financiranje duga ili posebni ulagački instrumenti u obliku nadređenog i podređenog duga ili jamstava.

▼B

Dužnički instrument sastoji se od instrumenta za podjelu rizika za zajmove i jamstva te od inicijative projektnih obveznica. Promicatelji projekta mogu dodatno tražiti financiranje dioničkim kapitalom u okviru vlasničkog instrumenta.

a. Instrument za podjelu rizika za zajmove i jamstva

Instrument za podjelu rizika za zajmove i jamstva namijenjen je osiguravanju dodatnog kapaciteta rizika subjektima kojima je povjereno financiranje duga. Na taj način subjekti kojima je povjereno financiranje duga mogu pružati financiranje financiranog podređenog i nadređenog duga i onog koje se financira izvan fondova projektima i trgovačkim društvima kako bi promicateljima olakšali pristup bankovnom financiranju. Ako je financiranje duga podređeno, ono ne prelazi nadređeni dug, već prelazi vlasničke vrijednosne papire i financiranje vezano uz njih.

Financiranje podređenog duga koje se financira izvan fondova ne prelazi 30 % ukupnog izdanog iznosa za nadređeni dug.

Financiranje nadređenog duga predviđeno u okviru dužničkog instrumenta ne prelazi 50 % ukupnog iznosa cjelokupnog financiranja nadređenog duga koje je stavio na raspolaganje subjekt kojemu je povjereno financiranje duga ili koje je pruženo u okviru posebnog ulagačkog instrumenta.

b. Inicijativa projektnih obveznica

Instrument za podjelu rizika za projektne obveznice osmišljen je kao financiranje podređenog duga kako bi se olakšalo financiranje projektnim poduzećima koje podižu nadređeni dug u obliku obveznica. Cilj tog instrumenta kreditnog poboljšanja jest pomoći da nadređeni dug postigne ulagački kreditni rejting.

On ne prelazi nadređeni dug, već prelazi vlasničke vrijednosne papire i financiranje vezano uz njih.

Financiranje podređenog duga ne prelazi 30 % ukupnog izdanog iznosa nadređenog duga.

2. *Financijski parametri i financijska poluga*

Parametri podjele rizika i prihoda postavljeni su na način da je moguće postići posebne ciljeve politike, uključujući usmjerenost prema određenim kategorijama projekata, a da se istovremeno očuva pristup dužničkog instrumenta koji je usmjeren na tržište.

Očekuje se da očekivana potpora dužničkog instrumenta — definirana kao ukupni iznos (tj. doprinosi Unije plus doprinosi iz ostalih financijskih institucija) podijeljen sa doprinosom Unije — bude između 6 i 15, ovisno o vrsti aktivnosti, ciljanim korisnicima i financiranju duga u pitanju).

3. *Kombiniranje s drugim izvorima financiranja*

Financiranje iz dužničkog instrumenta može se kombinirati s drugim namjenskim izdvajanjima iz proračuna navedenima dolje, podložno pravilima utvrđenima u Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012 i relevantnoj pravnoj osnovi:

(a) drugi dijelovi CEF-a,

(b) drugi instrumenti, programi i linije iz proračuna Unije;

(c) države članice, uključujući regionalna i lokalna tijela, koje žele doprinijeti vlastitim sredstvima ili sredstvima iz fondova u okviru kohezijske politike bez mijenjanja prirode instrumenta.

▼B

4. *Provedba*

Subjekti kojima je povjereno financiranje duga

Subjekti kojima je povjereno financiranje duga odabiru se sukladno Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012.

Provedba pod neizravnim načinom upravljanja može imati oblik izravnih mandata za subjekte kojima je povjereno financiranje duga. Za instrumente pod direktnim mandatima (tj. u neizravnom načinu upravljanja), subjekti kojima je povjereno financiranje duga upravljaju doprinosima Unije za dužnički instrument i oni su partneri koji dijele rizik.

Osim toga, uspostavljanje posebnih ulagačkih instrumenata može biti predviđeno za omogućavanje udruživanje doprinosa od više ulagača. Doprinos Unije može biti podređen onome od drugih ulagača.

Osmišljavanje i provedba

Osmišljavanje mora biti usklađeno s općim odredbama za financijske instrumente utvrđenima u Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012.

Detaljniji zahtjevi i uvjeti za provedbu dužničkog instrumenta, uključujući praćenje i nadzor, utvrđuju se u sporazumu između Komisije i odgovarajućih tijela kojima je povjereno financiranje duga, uzimajući u obzir odredbe utvrđene u ovom Prilogu i u Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012.

Fiducijarni račun

Tijela kojima je povjereno financiranje duga otvaraju fiducijarni račun za držanje doprinosa Unije i prihoda nastalih na temelju doprinosa Unije.

5. *Korištenje doprinosa Unije*

Doprinos Unije koristi se:

(a) za rezervacije za rizike;

(b) za pokrivanje dogovorenih pristojbi i troškova povezanih s uspostavljanjem i upravljanjem dužničkim instrumentom, uključujući njegovu evaluaciju i mjere potpore, koje su određene u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012 i tržišnom praksom. Administrativne pristojbe i pristojbe koje se temelje na uspješnosti i koje se moraju platiti subjektu kojem je povjereno financiranje duga ne smiju premašivati 2 %, odnosno 3 % od doprinosa Unije koji se učinkovito koristio za individualne operacije, na osnovi metodologije utemeljene na troškovima dogovorene između Komisije i subjekti kojima je povjereno financiranje duga.

(c) za izravno povezane mjere potpore.

6. *Oblikovanje cijena i podjela rizika i prihoda*

Dužnički instrument ima cijenu koja se naplaćuje korisniku, u skladu s relevantnim pravilima i kriterijima subjekti kojima je povjereno financiranje duga ili posebnih ulagačkih instrumenata te u skladu s najboljim tržišnim praksama.

Što se tiče izravnih mandata za subjekte kojima je povjereno financiranje duga, uzorak dijeljenja rizika između Unije i tijela kojima je povjereno financiranje duga treba se odražavati u prikladnom dijeljenju naknade za rizik koju subjekt kojemu je povjereno financiranje duga naplaćuje svojim dužnicima.

Što se tiče posebnih ulagačkih instrumenata, uzorak dijeljenja rizika između Unije i tijela kojima je povjereno financiranje duga treba se odražavati u prikladnom dijeljenju naknade za rizik koju tijelo zaduženo za financiranje duga naplaćuje svojim dužnicima.

▼B

Neovisno o odabranom uzorku dijeljenja rizika, subjekt kojem je povjereno financiranje duga uvijek dijeli dio definiranog rizika i uvijek snosi čitav obrok rezidualnog rizika.

Maksimalan rizik koji pokriva proračun Unije ne smije biti veći od 50 % rizika ciljnog dužničkog portfelja u okviru dužničkog instrumenta. Najveća gornja granica preuzimanja rizika od 50 % primjenjuje se na ciljnu veličinu posebnih ulagačkih instrumenata.

7. *Postupak podnošenja zahtjeva i odobravanje*

Zahtjevi se podnose subjektu kojem je povjereno financiranje duga ili posebnom ulagačkom instrumentu, u skladu s njihovim standardnim postupcima podnošenja zahtjeva. Subjekti kojima je povjereno financiranje duga ili posebni ulagački instrumenti odobravaju projekte u skladu sa svojim internim postupcima.

8. *Trajanje dužničkog instrumenta*

Zadnji obrok doprinosa Unije dužničkom instrumentu pruža Komisija do 31. prosinca 2020. Stvarno odobrenje financiranja duga od strane subjekata kojima je povjereno financiranje duga ili u okviru posebnih ulagačkih instrumenata mora biti zaključeno do 31. prosinca 2022.

9. *Istek*

Doprinos Unije dodijeljen dužničkom instrumentu isplaćuje se na relevantni fiducijarni račun nakon izlaska iz ulaganja ili kad ulaganja na drugi način postanu dospjela. Na fiducijarnom računu ostaju dostatna sredstva kako bi se podmirile naknade ili rizici vezani uz dužnički instrument do njegova isteka.

10. *Izvješćivanje*

O metodama godišnjeg izvješćivanja o provedbi vlasničkog instrumenta dogovaraju se Komisija i subjekt kojemu je povjereno financiranje duga u sporazumu u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012.

Osim toga, Komisija uz potporu subjekata kojima je povjereno financiranje duga jednom godišnje do 2023. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o provedbi, prevladavajućim tržišnim uvjetima za korištenje instrumenta, ažuriranim projektima i strukturi projekata uključujući podatke o projektima u različitim fazama postupka poštujući povjerljivost i osjetljive podatke o tržištu u skladu s člankom 140. stavkom 8. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012.

11. *Praćenje, nadzor i evaluacija*

Komisija prati provedbu vlasničkog instrumenta, uključujući, prema potrebi, putem kontrola na licu mjesta, te obavlja provjere i kontrole u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012.

12. *Mjere potpore*

Provedba vlasničkog instrumenta može se podržati nizom popratnih mjera. Te mjere mogu obuhvaćati, između ostalih mjera, tehničku i financijsku pomoć; mjere za podizanje svijesti pružatelja kapitala i programe u svrhu privlačenja privatnih ulagača.

Europska investicijska banka na zahtjev Europske komisije ili dotičnih država članica pruža tehničku pomoć, uključujući za financijsko strukturiranje projekata od zajedničkog interesa, uključujući one koji provode koridore osnovne mreže kako je navedeno u dijelu I. Takva tehnička pomoć također uključuje potporu upravama kako bi se razvili odgovarajući institucionalni kapaciteti.

▼B

II. **Vlasnički instrument**

1. *Opće odredbe*

Cilj vlasničkog instrumenta je doprinijeti prevladavanju nedostataka europskog tržišta kapitala pružanjem ulaganja vlasničkog i kvazivlasničkog kapitala.

Maksimalni iznosi doprinosa Unije ograničeni su kako slijedi:

— 33 % ciljne veličine vlasničkog fonda; ili

— sufinanciranje Unije za projekt ne premašuje 30 % ukupnog vlasničkog kapitala neke tvrtke.

Promicatelji projekta mogu dodatno tražiti financiranje dioničkim kapitalom u okviru vlasničkog instrumenta.

2. *Financijski parametri i financijska poluga*

Parametri ulaganja i prihoda postavljeni su na način da je moguće postići posebne ciljeve politike, uključujući usmjerenost prema određenim kategorijama projekata, a da se istovremeno očuva pristup ovog instrumenta koji je usmjeren na tržište.

Očekuje se da očekivana potpora vlasničkog instrumenta — definirana kao ukupni iznos (tj. doprinosi Unije plus doprinosi iz ostalih financijskih institucija) podijeljen s doprinosom Unije bude između 5 i 10, ovisno o posebnostima tržišta.

3. *Kombiniranje s drugim izvorima financiranja*

Financiranje iz vlasničkog instrumenta može se kombinirati s drugim namjenskim izdvajanjima iz proračuna navedenima dolje, u skladu s pravilima Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 i relevantne pravne osnove:

(a) drugi dijelovi CEF-a,

(b) drugi instrumenti, programi i linije iz proračuna Unije; te

(c) države članice, uključujući regionalna i lokalna tijela, koje žele doprinijeti vlastitim sredstvima ili sredstvima iz fondova u okviru kohezijske politike bez mijenjanja prirode instrumenta.

4. *Provedba*

Subjekti kojima je povjereno financiranje duga

Subjekti kojima je povjereno financiranje duga odabiru se sukladno Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012.

Provedba pod neizravnim načinom upravljanja može imati oblik izravnih mandata za subjekte kojima je povjereno financiranje duga, u neizravnom načinu upravljanja. Za instrumente pod direktnim mandatima (tj. u neizravnom načinu upravljanja), subjekti kojima je povjereno financiranje duga upravljaju doprinosima Unije vlasničkom instrumentu.

Osim toga, uspostavljanje posebnih ulagačkih instrumenata može biti predviđeno za omogućavanje udruživanja doprinosa od više ulagača. Doprinos Unije može biti podređen onome od drugih ulagača.

▼B

U opravdanim slučajevima kako bi se postigli posebni ciljevi politike, doprinos Unije može se dodijeliti određenom projektu od strane tijela kojem je povjereno financiranje duga kao sufinanciranje.

Osmišljavanje i provedba

Osmišljavanje mora biti usklađeno s općim odredbama za financijske instrumente utvrđenima u Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012.

Detaljniji zahtjevi i uvjeti za provedbu vlasničkog instrumenta, uključujući njegovo praćenje i nadzor, utvrđuju se u sporazumu između Komisije i odgovarajućih tijela kojima je povjereno financiranje duga, uzimajući u odredbe utvrđene u ovom Prilogu i u Uredbi (EU, Euratom) br. 966/2012.

Fiducijarni račun

Tijela kojima je povjereno financiranje duga otvaraju fiducijarni račun za držanje doprinosa Unije i prihoda nastalih na temelju doprinosa Unije.

5. *Korištenje doprinosa Unije*

Doprinos Unije koristi se:

(a) za vlasničke udjele;

(b) za pokrivanje dogovorenih pristojbi i troškova povezanih s uspostavljanjem i upravljanjem vlasničkim instrumentom, uključujući njegovu evaluaciju, koji su određeni u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012i tržišnom praksom; i

(c) za izravno povezane mjere potpore.

6. *Oblikovanje cijena i podjela rizika i prihoda*

Primici vlasničkog kapitala sastoje se od uobičajenih sastavnica povrata koje se dodjeljuju ulagačima u vlasnički kapital i ovisi o uspješnosti odnosnih ulaganja.

7. *Postupak podnošenja zahtjeva i odobravanje*

Zahtjevi se podnose tijelu zaduženom za financiranje duga ili posebnom ulagačkom instrumentu, u skladu s njihovim standardnim postupcima podnošenja zahtjeva. Subjekti kojima je povjereno financiranje duga ili posebni ulagački instrumenti odobravaju projekte u skladu sa svojim internim postupcima.

8. *Trajanje vlasničkog instrumenta*

Zadnji obrok doprinosa Unije vlasničkom instrumentu pruža Komisija do 31. prosinca 2020. Stvarno odobrenje vlasničkih ulaganja od strane subjekata kojima je povjereno financiranje duga ili u okviru posebnih ulagačkih instrumenata mora biti zaključeno do 31. prosinca 2022.

9. *Istek*

Doprinos Unije dodijeljen vlasničkom instrumentu isplaćuje se na relevantni fiducijarni račun nakon izlaska iz ulaganja ili kad ulaganja na drugi način postanu dospjela. Na fiducijarnom računu ostaju dostatna sredstva kako bi se podmirile naknade ili rizici vezani uz vlasnički instrument do njegova isteka.

10. *Izvješćivanje*

O metodama godišnjeg izvješćivanja o provedbi vlasničkog instrumenta dogovaraju se Komisija i tijelo kojemu je povjereno financiranje duga u sporazumu u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012.

▼B

Osim toga, Komisija, uz podršku subjekata kojima je povjereno financiranje duga, jednom godišnje izvješćuje o provedbi Europski parlament i Vijeće do 2023. u skladu s člankom 140. stavkom 8. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012.

11. *Praćenje, nadzor i evaluacija*

Komisija prati provedbu vlasničkog instrumenta, uključujući, prema potrebi, putem kontrola na licu mjesta, te obavlja provjere i kontrole u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 966/2012.

12. *Mjere potpore*

Provedba vlasničkog instrumenta može se podržati nizom popratnih mjera. Te mjere mogu obuhvaćati, između ostalih mjera, tehničku i financijsku pomoć, mjere za podizanje svijesti pružatelja kapitala i programe u svrhu privlačenja privatnih investitora.

DIO IV.

OKVIRNI POSTOCI ZA POSEBNE CILJEVE U PODRUČJU PROMETA

Proračunska sredstva iz članka 5. stavka 1. točke (a), isključujući sredstva dodijeljena mjerama za potporu programa, dodjeljuju se za posebne ciljeve u području prometa kako je određeno u članku 4. stavku 2., kako slijedi:

(a) otklanjanje uskih grla, jačanje interoperabilnosti željeznice, premošćivanje veza koje nedostaju, a osobito poboljšanje prekograničnih dionica - 80 %;

(b) osiguravanje održivih i učinkovitih prometnih sustava, gledajući dugoročno, u svrhu priprema za protoke prometa u budućnosti, kao i omogućavanje dekarbonizacije za sve vrste prijevoza putem prijelaza na inovativne i energetski učinkovite prometne tehnologije s niskom razinom emisija ugljika, ujedno povećavajući razinu sigurnosti - 5 %;

(c) optimiziranje uključivanja i međusobnog povezivanja načina prijevoza te podupiranje interoperabilnosti prometnih usluga, uz osiguravanje dostupnosti prometnih infrastruktura, te uzimajući u obzir gornju granicu za unutarnje sastavnice sustava SESAR, RIS-a, VTMIS-a i ITS-a za cestovni sektor iz članka 10. stavka 2. točke (b) podtočke vi. - 15 %.

Iznos od 11 305 500 000 EUR prenesenih iz Kohezijskog fonda u cijelosti se koristi za projekte provedbe osnovne mreže ili za projekte i horizontalne prioritete koji su utvrđeni u dijelu I. ovog Priloga.

DIO V.

POPIS OPĆIH SMJERNICA KOJE JE POTREBNO UZETI U OBZIR PRI ODREĐIVANJU KRITERIJA ZA ODABIR PONUDE

Pri određivanju kriterija za odabir ponude u skladu s člankom 17. stavkom 5. u obzir se uzimaju barem sljedeće opće smjernice:

(a) zrelost mjera u razvoju projekta;

(b) pouzdanost predloženog plana provedbe;

(c) poticajni učinak potpore Unije javnom i privatnom ulaganju, kad je primjenjivo;

▼B

(d) potreba za prevladavanjem financijskih prepreka poput manjka tržišnog financiranja;

(e) kad je primjenjivo, gospodarski i društveni utjecaj, utjecaj na klimu i okoliš i dostupnost;

(f) prekogranična dimenzija, kad je primjenjivo.

▼M1

DIO VI.

PRIORITETI ZA FINANCIRANJE PROMETA ZA POTREBE VIŠEGODIŠNJIH I GODIŠNJIH RADNIH PROGRAMA

1. **Prioriteti za financiranje višegodišnjih radnih programa**

1.1 Prioriteti za financiranje u svrhu premošćivanja veza koje nedostaju, otklanjanja uskih grla, jačanja interoperabilnosti željeznice i, posebno, poboljšanja prekograničnih dionica:

i. prethodno identificirani projekti na koridorima središnje mreže (željeznice, unutarnji plovni putovi, ceste, morske ili riječne luke);

ii. prethodno identificirani projekti na ostalim koridorima središnje mreže (željeznice, unutarnji plovni putovi, ceste, morske ili riječne luke);

iii. interoperabilnost željeznice;

iv. uvođenje ERTMS-a.

1.2 Prioriteti za financiranje prometa u svrhu osiguravanja dugoročnih održivih i učinkovitih prometnih sustava radi priprema za protoke prometa u budućnosti, kao i omogućivanje dekarbonizacije za sve vrste prijevoza prijelazom na inovativne i energetski učinkovite prometne tehnologije s niskom razinom emisija ugljika, ujedno povećavajući razinu sigurnosti:

i. uvođenje novih tehnologija i inovacija za sve vrste prijevoza s posebnim naglaskom na dekarbonizaciju, sigurnost i inovativne tehnologije za promidžbu održivosti, poboljšanje poslovanja, upravljanja, multimodalnosti i dostupnosti mreže;

ii. sigurna i zaštićena infrastruktura, uključujući zaštićena parkirališna mjesta na cestovnoj osnovnoj mreži.

1.3 Prioriteti za financiranje u svrhu optimiziranja integracije i međusobnog povezivanja vrsta prijevoza i jačanja interoperabilnosti prijevoznih usluga istodobno osiguravajući pristup prometnim infrastrukturama:

i. jedinstvenom europskom nebu – SESAR;

ii. riječnim informacijskim uslugama;

iii. inteligentnim prijevoznim uslugama za ceste;

iv. sustavu nadzora i upravljanja pomorskim prometom;

v. morskim autocestama;

▼M1

vi. mjerama za provedbu prometnih infrastruktura u čvorištima osnovne mreže, uključujući urbana čvorišta;

vii. poveznice s multimodalnim logističkim platformama i njihov razvoj.

1.4 Mjere za potporu programa

2. **Prioriteti za financiranje godišnjih radnih programa**

2.1 Prioriteti za financiranje u svrhu otklanjanja uskih grla, jačanja interoperabilnosti željeznice, premošćivanja veza koje nedostaju i, posebno, poboljšanja prekograničnih dionica:

i. željeznice, unutarnji plovni putovi i cestovni projekti na osnovnoj mreži uključujući veze s riječnim i morskim lukama i zračnim lukama kao i razvoj luka;

ii. projekti sveobuhvatne mreže (željeznice, unutarnji plovni putovi, ceste, morske ili riječne luke);

iii. projekti za povezivanje transeuropske prometne mreže s mrežama susjednih zemalja, posebno one koje se odnose na prekogranične dionice (željeznice, unutarnji plovni putovi, ceste, morske ili riječne luke).

2.2 Prioriteti za financiranje u prometu kako bi se osigurali dugoročni održivi i učinkoviti prometni sustavi u svrhu priprema za protoke prometa u budućnosti, kao i omogućivanje dekarbonizacije za sve vrste prijevoza prijelazom na inovativne i energetski učinkovite prometne tehnologije s niskom razinom emisija ugljika, ujedno povećavajući razinu sigurnosti:

i. uvođenje novih tehnologija i inovacija, osim onih obuhvaćenih višegodišnjim radnim programom;

ii. usluge prijevoza robe;

iii. mjere za smanjenje buke željezničkog teretnog prometa naknadnim opremanjem postojećeg voznog parka.

2.3 Prioriteti za financiranje u prometu u svrhu poboljšanja integracije i međusobnog povezivanja vrsta prijevoza i jačanja interoperabilnosti prijevoznih usluga istodobno osiguravajući pristup prometnim infrastrukturama:

i. sustavi telematskih aplikacija osim onih obuhvaćenih višegodišnjim radnim programom;

ii. mjere za bolji pristup prometnim infrastrukturama za osobe s invaliditetom;

iii. mjere za provedbu prometnih infrastruktura u čvorištima osnovne mreže, uključujući urbana čvorišta;

iv. poveznice s multimodalnim logističkim platformama i njihov razvoj.

2.4 Financijski instrumenti CEF-a

i. doprinos financijskim interesima kako je definirano u članku 14. i Dijelu III. priloga CEF-u;

ii. mjere za potporu programa za inovativne financijske instrumente.

▼B

PRILOG II.

„PRILOG

DIO V. POPIS POČETNIH TERETNIH KORIDORA

	Države članice	Glavni putovi ([1])	Uspostava teretnih koridora:
„Rajnsko-alpski koridor”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	Do 10. studenoga 2013.
„Koridor Sjeverno more – Sredozemlje”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Do 10. studenoga 2013.
„Skandinavsko-mediteranski koridor”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö- København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Do 10. studenoga 2015.
„Atlantski koridor”	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. studenoga 2013.
„Baltičko – jadranski koridor”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdinj-Katowice-Ostrava/ Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venecija/ Trst/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Kopar/Trst	Do 10. studenoga 2015.
„Mediteranski koridor”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venecija-Trst/Kopar- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (mađarsko-ukrajinska granica)	Do 10. studenoga 2013.
„Koridor Bliski istok - Istočni Mediteran”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofija-Burgas (*)/Svilengrad (*) (bugarsko-turska granica)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Do 10. studenoga 2013.

▼B

	Države članice	Glavni putovi ([1])	Uspostava teretnih koridora:
„Koridor Sjeverno more – Baltik” ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/ Hamburg ([+])/ Amsterdam ([+])/Rotterdam/ Antwerpen-Aachen/Berlin-Varšava-Terespol (granica Poljske i Bjelarusa)/ Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Do 10. studenoga 2015.
„Rajnsko-dunavski koridor” ([‡])	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 i Tisou (granica Slovačke i Ukrajine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Do 10. studenoga 2020.

([1]) ‘/’ znači alternativne putove. U skladu sa smjernicama za TEN-T, atlantski i mediteranski koridori trebali bi u budućnosti biti dovršeni u okviru teretne osovine Sines/Algeciras-Madrid-Paris koja prolazi središnjim Pirinejima kroz bazni tunel.

(+) Putovi označeni simbolom [+] uključuju se u dotične koridore najkasnije 3 godine od datuma uspostave određenog u ovoj tablici. Postojeće strukture određene na temelju članka 8. i članka 13. stavka 1. ove Uredbe prilagođavaju se sudjelovanju dodatnih država članica i upravitelja infrastrukturom u dotičnim koridorima. Ta uključenja temelje se na istraživanjima tržišta te se njima uzima u obzir aspekt postojećeg putničkog i teretnog prijevoza u skladu s člankom 14. stavkom 3. ove Uredbe.

(*) Putovi označeni simbolom [*] uključuju se u dotične koridore najkasnije 5 godina od datuma uspostave određenog u ovoj tablici. Postojeće strukture određene na temelju članka 8. i članka 13. stavka 1. ove Uredbe prilagođavaju se sudjelovanju dodatnih država članica i upravitelja infrastrukturom u dotičnim koridorima. Ta uključenja temelje se na istraživanjima tržišta te se njima uzima u obzir aspekt postojećeg putničkog i teretnog prijevoza u skladu s člankom 14. stavkom 3. ove Uredbe.

(°) Do realizacije željezničke baltičke linije nominalne širine kolosijeka od 1435 mm, obilježja različitih sustava širine kolosijeka uzimaju se u obzir pri uspostavi i radu ovog koridora.

(‡) Stvaranje ovog koridora temelji se na istraživanjima tržišta te se njime uzima u obzir aspekt postojećeg putničkog i teretnog prijevoza u skladu s člankom 14. stavkom 3. ove Uredbe.Dionica „Čierna i Tisou (granica Slovačke i Ukrajine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg” uspostavlja se do 10. studenoga 2013.”