Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B** **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 1316/2013**

z 11. decembra 2013

o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 275/2014 zo 7. januára 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 1316/2013

z 11. decembra 2013

o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 172,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([2]),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([3]),

keďže:

(1) Na dosiahnutie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu a podnecovanie tvorby pracovných miest v súlade s cieľmi stratégie Európa 2020 Únia potrebuje modernú a vysoko výkonnú infraštruktúru slúžiacu na prepojenie a integráciu Únie a všetkých jej regiónov, najmä v oblasti dopravy, telekomunikácií a energetiky. Tieto prepojenia by mali zlepšiť slobodný pohyb osôb, tovaru, kapitálu a služieb. Transeurópske siete by mali uľahčiť cezhraničné prepojenia, podporiť väčšiu hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť a prispieť ku konkurencieschopnejšiemu sociálno-trhovému hospodárstvu a k boju proti zmene klímy.

(2) Cieľom vytvorenia Nástroja na prepájanie Európy (ďalej len „NPE“) zriadeného týmto nariadením je urýchlenie investovania v oblasti transeurópskych sietí a posilnenie účinku financovania z verejného i súkromného sektora a zároveň zvýšiť právnu istotu a dodržiavať zásadu technologickej neutrality. V tejto súvislosti by NPE mal umožniť využitie synergií medzi sektormi dopravy, telekomunikácií a energetiky, a zvýšiť tak efektívnosť opatrení Únie a umožniť optimalizáciu nákladov na realizáciu.

([1]) Ú. v. EÚ C 143, 22.5.2012, s. 116.
([2]) Ú. v. EÚ C 277, 13.9.2012, s. 125.
([3]) Pozícia Európskeho parlamentu z 19. novembra 2013 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku)

▼B

(3) Podľa Komisie sa investičné potreby pre transeurópske siete v sektoroch dopravy, telekomunikácií a energetiky odhadujú na 970 000 miliónov EUR na obdobie do roku 2020.

(4) Týmto nariadením sa stanovuje na realizáciu NPE na obdobie rokov 2014 až 2020 finančné krytie 33 242 259 000 EUR v bežných cenách, ktoré predstavuje pre Európsky parlament a Radu počas ročného rozpočtového postupu hlavnú referenčnú sumu v zmysle bodu 17 Medziinštitucionálnej dohody medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou z 2. decembra 2013 o rozpočtovej disciplíne, spolupráci v rozpočtových otázkach a riadnom finančnom hospodárení ([1]).

(5) Na optimalizáciu použitia rozpočtových prostriedkov pridelených pre NPE by Komisia mala mať možnosť po strednodobom hodnotení NPE navrhnúť presun rozpočtových prostriedkov medzi sektormi dopravy, telekomunikácií a energetiky. Takýto návrh by mal podliehať ročnému rozpočtovému postupu.

(6) Suma 11 305 500 000 EUR v bežných cenách presunutá z Kohézneho fondu zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1301/2013 ([2]) by sa mala použiť na to, aby sa iba počnúc 1. januárom 2017 viazali rozpočtové zdroje pre finančné nástroje podľa tohto nariadenia.

(7) Vybudovanie účinných sietí dopravnej a energetickej infraštruktúry je jedným z 12 kľúčových opatrení stanovených Komisiou v jej oznámení z 13. apríla 2011 s názvom „Akt o jednotnom trhu - Dvanásť hybných síl podnecovania rastu a posilňovania dôvery: „Spoločne za nový rast“".

(8) Komisia sa zaviazala presadzovať problematiku zmeny klímy vo výdavkových programoch Únie a nasmerovať prinajmenšom 20 % rozpočtu EÚ na ciele súvisiace s klímou. Je dôležité zabezpečiť, aby sa zmiernenie zmeny klímy a prispôsobenie sa jej, ako aj prevencia a riadenie rizík, zohľadňovali vo fázach prípravy, navrhovania a realizácie projektov spoločného záujmu. Investície do infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, by mali pomôcť podporiť prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo a spoločnosť odolné voči zmene klímy a katastrofám, a to pri zohľadnení špecifík regiónov s prírodným a demografickým znevýhodnením, najmä najvzdialenejších a ostrovných regiónov. Najmä v sektoroch dopravy a energetiky by mal NPE prispievať k dosiahnutiu strednodobých a dlhodobých cieľov Únie týkajúcich sa eliminácie emisií uhlíka.

([1]) Ú. v. EÚ C 420, 20.12.2013, s. 1.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1301/2013 z 17. decembra 2013 o Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1084/2006 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 289).

▼B

(9) Vo svojom uznesení z 8. júna 2011 o investovaní do budúcnosti: nový viacročný finančný rámec (ďalej len „VFR“) pre konkurencieschopnú, udržateľnú a inkluzívnu Európu ([1]) Európsky parlament zdôraznil význam zabezpečenia rýchlej realizácie Digitálnej agendy Únie a pokračovania v úsilí zameranom na to, aby sa do roku 2020 dosiahol cieľ sprístupnenia vysokorýchlostného internetu pre všetkých obyvateľov Únie, a to aj v menej vyspelých regiónoch. Európsky parlament ďalej zdôraznil, že investovanie do účinnej dopravnej infraštruktúry zohráva kľúčovú úlohu umožňujúcu Európe chrániť jej konkurencieschopnosť a pripraviť cestu na obdobie po kríze a dlhodobý hospodársky rast, a že transeurópska dopravná sieť (ďalej len „TEN-T“) je dôležitá na zaručenie riadneho fungovania vnútorného trhu a zabezpečenie významnej európskej pridanej hodnoty. Európsky parlament tiež vyjadril presvedčenie, že by sa TEN-T vzhľadom na tieto skutočnosti mala stať kľúčovou prioritou pre VFR a že vo VFR bolo potrebné zvýšiť finančné prostriedky pre TEN-T. Okrem toho Európsky parlament zdôraznil potrebu maximalizovať vplyv financovania Únie a možnosti poskytované Kohéznym fondom, Európskymi štrukturálnymi a investičnými fondmi a finančnými nástrojmi na financovanie kľúčových projektov energetickej infraštruktúry s vnútroštátnou a cezhraničnou európskou prioritou a podčiarkol aj potrebu značných príspevkov z rozpočtu Únie pre finančné nástroje v tejto oblasti.

(10) Na účely financovania infraštruktúr v cezhraničných regiónoch by sa ako súčasť budovania komplexných sietí mali podporovať synergie medzi finančnými nástrojmi NPE a ostatnými zdrojmi financovania Únie.

(11) Dňa 28. marca 2011 Komisia prijala bielu knihu s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ (ďalej len „biela kniha“). Cieľom bielej knihy je zníženie emisií skleníkových plynov v dopravnom sektore do roku 2050 aspoň o 60 % v porovnaní s rokom 1990. V súvislosti s infraštruktúrou sa biela kniha zameriava na vybudovanie plne funkčnej multimodálnej „základnej siete“ TEN-T v celej Únii do roku 2030. Interoperabilita by sa mohla posilniť inovačnými riešeniami, ktoré zlepšia kompatibilitu medzi zahrnutými systémami. Cieľom bielej knihy je aj optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov vrátane zabezpečenia väčšieho využívania energeticky účinnejších spôsobov dopravy. Preto stanovuje tieto ciele súvisiace s politikou TEN-T: 30 % cestnej nákladnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosti viac než 300 km by sa malo do roku 2030 presunúť na iné druhy dopravy, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %; dĺžka existujúcej vysokorýchlostnej železničnej siete by sa mala do roku 2030 strojnásobiť a do roku 2050 by mali väčšinu osobnej dopravy na stredné vzdialenosti zabezpečovať železnice; do roku 2050 by mali byť všetky letiská základnej siete napojené na železničnú sieť a všetky námorné prístavy by mali byť napojené na systém železničnej nákladnej dopravy a podľa možnosti na systém vnútrozemských vodných ciest.

([1]) Ú. v. EÚ C 380 E, 11.12.2012, s. 89.

▼B

(12) Vo svojom uznesení zo 6. júla 2010 o udržateľnej budúcnosti dopravy ([1]) Európsky parlament zdôraznil, že účinná dopravná politika si vyžaduje finančný rámec, ktorý zodpovedá novým výzvam, a že z toho dôvodu by sa mali zvýšiť súčasné finančné prostriedky na dopravu a mobilitu; ďalej považuje za potrebné vytvoriť nástroj na koordináciu a optimalizáciu využívania rozličných zdrojov financovania dopravy a všetkých finančných nástrojov a mechanizmov, ktoré sú k dispozícii na úrovni Únie.

(13) Vo svojich záveroch k preskúmaniu politiky TEN-T z 11. júna 2009 Rada opätovne potvrdila potrebu naďalej investovať do dopravnej infraštruktúry, aby sa zaistil riadny rozvoj TEN-T vo všetkých druhoch dopravy ako základ pre vnútorný trh a konkurencieschopnosť, hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Únie a jej spojenie so susednými krajinami, zameriavajúc sa na európsku pridanú hodnotu, ktorú by to prinieslo. Rada zdôraznila potrebu toho, aby Únia sprístupnilo finančné prostriedky potrebné na stimuláciu investícií do projektov TEN-T a predovšetkým potrebu zosúladenia primeranej finančnej podpory z rozpočtu TEN-T s prioritnými projektmi, ktorých súčasťou sú dôležité cezhraničné úseky, a realizácia ktorých prekračuje rok 2013 v rámci inštitucionálnych obmedzení programovania VFR. Podľa názoru Rady sa musia v týchto súvislostiach podľa možnosti ďalej rozvíjať a podporovať verejno-súkromné partnerstvá.

(14) Na základe cieľov stanovených v bielej knihe sa v usmerneniach pre TEN-T uvedených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ([2]) identifikuje infraštruktúra TEN-T, špecifikujú požiadavky, ktoré má spĺňať, a stanovujú opatrenia na ich realizáciu. V týchto usmerneniach sa predpokladá najmä ukončenie budovania základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej infraštruktúry, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy existujúcej infraštruktúry.

(15) Na základe analýzy plánov dopravnej infraštruktúry členských štátov Komisia odhaduje, že investičné potreby do dopravy na obdobie rokov 2014 – 2020 predstavujú 500 000 miliónov EUR v celej sieti TEN-T, z toho približne 250 000 miliónov EUR sa bude musieť investovať do základnej siete TEN-T.

(16) Podľa potreby by sa malo zabezpečiť geografické smerovanie koridorov železničnej nákladnej dopravy, ako sa ustanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 ([3]) a koridorov základnej siete podľa časti I prílohy I k tomuto nariadeniu pri zohľadnení cieľov príslušných nástrojov, a to s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a zjednodušiť rozvoj

([1]) Ú. v. EÚ C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 661/2010/EÚ (Pozri stranu 1 tohto úradného vestníka).

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

▼B

a používanie železničnej infraštruktúry. Na koridory železničnej nákladnej dopravy vrátane zmien ich smerovania by sa mali vzťahovať výlučne ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

(17) V rámci preskúmania politiky TEN-T, ktoré sa začalo vo februári 2009, bola na podporu Komisie vytvorená špecializovaná expertná skupina, ktorá sa zaoberala problematikou stratégie financovania a finančného výhľadu pre TEN-T. Expertná skupina č. 5 vychádzala zo skúseností externých odborníkov z rozličných oblastí: manažérov infraštruktúry, subjektov plánovania infraštruktúry, národných, regionálnych a miestnych predstaviteľov, odborníkov na životné prostredie, akademických zástupcov a zástupcov súkromného sektora. Záverečná správa expertnej skupiny č. 5 ([1]) prijatá v júli 2010 obsahuje 40 odporúčaní, z ktorých niektoré boli zohľadnené aj v tomto nariadení. V tejto správe sa okrem iného odporúča, aby Komisia vytvorila štandardný rámec na kombináciu grantov Únie a verejno-súkromných partnerstiev TENT-T, zahŕňajúci fondy podľa politiky súdržnosti a rozpočet TEN-T.

(18) Skúsenosti s VFR (2007-2013) dokazujú, že niektoré členské štáty oprávnené na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu čelia značným prekážkam brániacim včasnej realizácii zložitých projektov cezhraničnej dopravnej infraštruktúry s vysokou európskou pridanou hodnotou, ako aj efektívnemu využívaniu fondov Únie. Preto by sa mala na účely zlepšenia uskutočnenia dopravných projektov - predovšetkým cezhraničných dopravných projektov s vysokou pridanou európskou hodnotou časť finančných prostriedkov pridelených z Kohézneho fondu (11 305 500 000 EUR) presunúť na financovanie dopravných projektov základnej dopravnej siete alebo projektov súvisiacich s horizontálnymi prioritami v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, a to v rámci NPE. V počiatočnej fáze by sa pri výbere projektov oprávnených na financovanie malo zohľadniť, ako sa pridelili prostriedky z Kohézneho fondu pre jednotlivé štáty. Komisia by mala podporovať členské štáty oprávnené na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu v ich úsilí rozširovať vhodný zoznam projektov, najmä posilnením inštitucionálnej kapacity dotknutých orgánov verejnej správy a organizáciou ďalších výziev na predkladanie návrhov, a zároveň zabezpečiť transparentný proces výberu projektov.

(19) Suma 11 305 500 000 EUR presunutá z Kohézneho fondu, ktorá sa má čerpať výhradne v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, by sa nemala použiť na financovanie opatrení so synergiami medzi sektormi dopravy, telekomunikácií a energetiky, prispievajúcich k projektom spoločného záujmu, ktoré sú výsledkom viacsektorovej výzvy na predkladanie návrhov.

(20) Inštitucionálna a administratívna kapacita je nevyhnutnou podmienkou účinného plnenia cieľov NPE. Komisia by mala v čo najväčšom rozsahu ponúknuť vhodné prostriedky podpory, aby umožnila tvorbu a realizáciu projektov v dotknutom členskom štáte.

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

▼B

(21) Vo svojom oznámení zo 17. novembra 2010 s názvom „Priority energetickej infraštruktúry na rok 2020 a ďalšie roky – Koncepcia integrovanej európskej energetickej siete“ Komisia identifikovala prioritné koridory, ktoré sú potrebné na to, aby Únia dosiahla svoje ambiciózne energetické a klimatické ciele do roku 2020 na účely dobudovania vnútorného trhu s energiou, zaistenia bezpečnosti dodávok energie, umožnenia integrácie obnoviteľných zdrojov energie a prípravy siete na ďalšiu elimináciu emisií uhlíka v prípade energetického systému po roku 2020.

(22) Veľké investície sú potrebné na modernizáciu a rozšírenie európskej energetickej infraštruktúry, na vzájomné prepojenie sietí cez hranice a na ukončenie energetickej izolácie členských štátov, aby sa tak dosiahli ciele energetickej a klimatickej politiky Únie, pokiaľ ide o konkurencieschopnosť, udržateľnosť a bezpečnosť dodávok nákladovo efektívnym spôsobom. Podľa Komisie sa potreba investícií do energetickej infraštruktúry do roku 2020 odhaduje na 1 000 000 miliónov EUR, vrátane investícií približne 200 000 miliónov EUR na infraštruktúru na prenos a skladovanie elektriny a plynu, ktorá sa považuje za infraštruktúru s európskym významom. Podľa pracovného dokumentu útvarov Komisie s názvom „Potreby investícií do energetickej infraštruktúry a požiadavky na financovanie“ predloženého Rade je v prípade projektov Európskeho významu riziko, že približne 100 000 miliónov EUR investícií nebude poskytnutých z dôvodu prekážok súvisiacich s udeľovaním povolení, reguláciou a financovaním.

(23) Naliehavosť potreby vybudovať energetickú infraštruktúru budúcnosti a výrazný nárast objemu investícií v porovnaní s trendmi z minulosti si vyžadujú urýchlenú zmenu v spôsobe podpory energetickej infraštruktúry na úrovni Únie. Rada vo svojich záveroch z 28. februára 2011 označila energetické koridory za prioritu pre Európu.

(24) Pokiaľ ide o sektor energetiky, Európska rada 4. februára 2011 vyzvala Komisiu, aby zjednodušila a skvalitnila postupy udeľovania povolení a aby podporila regulačný rámec atraktívny pre investície. Zdôraznila, že veľký objem investícií by mal poskytovať trh, pričom náklady by spätne získaval prostredníctvom taríf. Európska rada uznala, že verejné finančné prostriedky sú potrebné pre projekty požadované z hľadiska bezpečnosti dodávok alebo solidarity, ktoré nie sú schopné prilákať trhové financovanie. Takisto zdôraznila potrebu modernizovať a rozšíriť energetickú infraštruktúru Európy a prepojiť siete cez hranice, aby sa mohla uplatňovať solidarita medzi členskými štátmi, poskytnúť možnosť alternatívnych dodávok alebo tranzitných trás a zdrojov energie a rozvíjať obnoviteľné zdroje energie v hospodárskej súťaži s tradičnými zdrojmi. Trvala na tom, že vnútorný trh s energiou by sa mal dobudovať do roku 2014, aby sa tak umožnil voľný tok plynu a elektrickej energie, ako aj to, aby žiadny členský štát neostal po roku 2015 izolovaný od európskych plynárenských a elektrických sietí alebo aby jeho energetická bezpečnosť nebola ohrozená nedostatkom vhodných

▼B

prepojení. V prvých dvoch ročných programoch prijatých podľa tohto nariadenia by sa mali prioritne zohľadniť projekty spoločného záujmu a súvisiace opatrenia zamerané na ukončenie energetickej izolácie a odstránenie energetických úzkych miest, s cieľom smerovania k dobudovaniu vnútorného trhu s energiou.

(25) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 347/2013 ([1]) sa vymedzujú priority transeurópskej energetickej infraštruktúry, ktoré sa majú zrealizovať do roku 2020 na účely dosiahnutia cieľov politiky Únie v oblasti energetiky a klímy, ďalej sa v ňom stanovujú pravidlá identifikácie projektov spoločného záujmu potrebných na realizáciu týchto priorít a zavádzajú sa opatrenia v oblasti udeľovania povolení, zaangažovania verejného sektora a regulácie na urýchlenie a/alebo uľahčenie realizácie týchto projektov, vrátane kritérií oprávnenosti takýchto projektov na finančnú pomoc Únie.

(26) Telekomunikácie sa postupne stále viac stávajú infraštruktúrou využívajúcou internet, pričom infraštruktúra širokopásmových sietí podnecuje používanie digitálnych služieb v rámci celého spektra spoločenských činností. Internet sa stáva dominantnou platformou pre komunikáciu, podnikanie, poskytovanie verejných a súkromných služieb a sociálnu a kultúrnu súdržnosť. Novými paradigmami výpočtovej techniky sa stávajú cloud computing a softvér ako služba (SaaS). Preto je transeurópska dostupnosť prístupu k všadeprítomnému, rýchlemu internetu a inovačným digitálnym službám dôležitá pre hospodársky rast a jednotný trh.

(27) Moderné rýchle internetové siete predstavujú kľúčovú infraštruktúru pre budúcnosť vzhľadom na možnosti pripojenia európskych spoločností, predovšetkým malých a stredne veľkých podnikov (ďalej len "MSP"), ktoré chcú využívať cloud computing na zlepšenie nákladovej efektívnosti. Mali by sa podniknúť kroky na zlepšenie koordinácie podpory Únie pre širokopásmové pripojenie z nástroja NPE a podpory širokopásmového pripojenia zo všetkých ostatných dostupných zdrojov, a to aj prostredníctvom národných plánov širokopásmového pripojenia, aby sa zabránilo duplicite infraštruktúry a vytlačeniu súkromných investícií, aby sa posilňovalo vytváranie kapacít v záujme tvorby nových investičných príležitostí a aby sa podporovalo vykonávanie opatrení na znižovanie nákladov.

(28) V stratégii Európa 2020 sa vyžaduje realizácia Digitálnej agendy pre Európu, ktorou sa ustanovuje stabilný právny rámec na stimuláciu investícií do otvorenej a konkurencieschopnej infraštruktúry vysokorýchlostného internetu a do súvisiacich služieb. Európa by mala mať za cieľ disponovať do roku 2020 najrýchlejším širokopásmovým pripojením vo svete na základe špičkových technológií.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 347/2013 zo 17. apríla 2013 o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru, ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 1364/2006/ES a menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Ú. v. EÚ L 115, 25.4.2013, s. 39).

▼B

(29) Rada 31. mája 2010 dospela k záveru, že Únia by mala poskytnúť prostriedky potrebné na rozvoj digitálneho jednotného trhu založeného na rýchlom a ultrarýchlom internete a interoperabilných aplikáciách, a uznala, že účinné a konkurencieschopné investície do širokopásmových sietí ďalšej generácie sú nevyhnutné pre inováciu, výber služieb pre spotrebiteľov a konkurencieschopnosť Únie a mohli by zabezpečovať vyššiu kvalitu života prostredníctvom zlepšenej zdravotnej starostlivosti, bezpečnejšej dopravy, nových mediálnych možností a ľahšieho prístupu k tovaru, službám a znalostiam predovšetkým na cezhraničnej úrovni.

(30) Pri zavádzaní a modernizácii širokopásmových sietí by mal zohrávať vedúcu úlohu súkromný sektor, podporovaný konkurenčným regulačným rámcom, ktorý je prístupný investíciám. Ak súkromné investície nebudú dostatočné, členské štáty by mali vyvinúť potrebné úsilie, aby sa dosiahli ciele digitálnej agendy. Finančná pomoc z verejných zdrojov pre širokopásmové pripojenie by sa mala obmedziť na programy alebo iniciatívy zamerané na projekty, ktoré nemožno financovať výlučne zo súkromného sektora, ako vyplýva z posúdenia *ex-ante* poukazujúceho na nedokonalosti trhu alebo suboptimálne investičné podmienky.

(31) Je preto nevyhnutné v súlade so zásadou technologickej neutrality stimulovať zavádzanie rýchlych a ultrarýchlych širokopásmových sietí v celej Únii a uľahčovať rozvoj a zavádzanie transeurópskych digitálnych služieb. Verejné investície do rýchlych a ultrarýchlych širokopásmových sietí prostredníctvom finančných nástrojov nesmú viesť k narušaniu trhu ani vytvárať prekážky pre investície. Mali by sa využiť na pritiahnutie súkromných investícií a mali by sa použiť len v prípadoch, keď nie je dostatočný komerčný záujem o investovanie.

(32) Na podporu súkromných investícií a na plnenie špecifických požiadaviek jednotlivých projektov sú potrebné viaceré metódy realizácie, ktoré si vyžadujú rozličnú mieru financovania a rozličné finančné nástroje na zvýšenie účinnosti a vplyvu finančnej pomoci Únie.

(33) V nariadení o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry sa určia kritériá pre finančnú podporu projektov spoločného záujmu na základe tohto nariadenia.

(34) Horizont 2020 – rámcový program pre výskum a inováciu ([1]) – sa okrem iného zameriava na riešenie spoločenských úloh (napr. prostredníctvom inteligentnej, ekologickej, prístupnej a integrovanej dopravy, bezpečnej, čistej a účinnej energetiky a zdravotníctva, štátnej správy a udržateľného rozvoja podporené informačnými a telekomunikačnými technológiami) s cieľom priamo

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1291/2013 z 11. decembra 2013, ktorým sa zriaďuje Horizont 2020 – rámcový program pre výskum a inováciu (2014 – 2020) a zrušuje rozhodnutie č. 1982/2006/ES (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 104).

▼B

reagovať na výzvy určené v stratégii Európa 2020 podpornými činnosťami pokrývajúcimi celé spektrum od výskumu po trh. Horizont 2020 bude podporovať všetky stupne inovačného reťazca, predovšetkým činnosti blízke trhu, vrátane inovačných finančných nástrojov. S cieľom zaistiť väčší vplyv financovania Únie a súdržnosť sa dosiahnu úzke synergie medzi NPE a programom Horizont 2020.

(35) Vo svojom oznámení z 20. júla 2010 s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ Komisia ustanovila rámec pre opatrenia politiky v prospech bezpečnej infraštruktúry ako základný aspekt zníženia počtu úmrtí na cestnej sieti do roku 2020 o 50 %. NPE by preto mal zabezpečiť, aby žiadosti o financovanie Úniou spĺňali bezpečnostné požiadavky, odporúčania a ciele ustanovené vo všetkých príslušných právnych predpisoch Únie o bezpečnosti cestnej premávky. Pri hodnotení výkonnosti NPE by sa malo zohľadniť zníženie počtu úmrtí na cestnej sieti v Únii.

(36) Únia a väčšina členských štátov sú zmluvnými stranami Dohovoru Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím, pričom zvyšné členské štáty sa nachádzajú v procese jeho ratifikácie. Pri realizácii príslušných projektov je dôležité, aby v špecifikáciách projektov bola zohľadnená možnosť prístupu pre osoby s postihnutím podľa uvedeného dohovoru.

(37) Hoci veľký objem investícií v rámci stratégie Európa 2020 môžu zabezpečiť trhy a regulačné opatrenia, financovanie si môže vyžadovať zásah zo strany štátu a podporu zo strany Únie vo forme grantov a inovačných finančných nástrojov.

(38) S cieľom optimalizovať využívanie rozpočtu Únie by sa mali granty zamerať na tie projekty, ktorých financovanie zo súkromného sektora je nedostatočné.

(39) Projekty pre železničnú dopravu by sa nemali vylúčiť z možnosti dostať granty na základe tohto nariadenia, keďže vytvárajú príjmy z povinných poplatkov na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([1]).

(40) Fiškálne opatrenia v mnohých členských štátoch prinútia alebo už prinútili verejné orgány prehodnotiť svoje programy investícií do infraštruktúry. V tejto súvislosti sa VSP považujú za účinný prostriedok realizácie projektov infraštruktúry, ktorý zabezpečuje dosiahnutie takých cieľov politiky, ako je boj proti zmene klímy, podpora alternatívnych zdrojov energie a energetickej účinnosti a účinnosti zdrojov, podpora udržateľnej dopravy a zavádzanie

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

▼B

širokopásmových sietí. Vo svojom oznámení z 19. novembra 2009 s názvom „Mobilizovanie súkromných a verejných investícií na zotavenie a dlhodobú štrukturálnu zmenu: rozvíjanie verejno-súkromných partnerstiev“ sa Komisia zaviazala zlepšiť dostupnosť finančných prostriedkov pre verejno-súkromné partnerstvá rozšírením rozsahu pôsobnosti existujúcich finančných nástrojov.

(41) Vo svojom oznámení z 19. októbra 2010 s názvom „Preskúmanie rozpočtu EÚ” Komisia zdôraznila, že pre projekty s dlhodobým komerčným potenciálom by sa mali štandardne využívať finančné prostriedky Únie v spolupráci s finančným a bankovým sektorom, predovšetkým Európskou investičnou bankou a verejnými finančnými inštitúciami členských štátov, ale aj s inými medzinárodnými finančnými inštitúciami a súkromným finančným sektorom, a to aj na úrovni členských štátov a na regionálnej úrovni.

(42) Finančné nástroje by sa mali používať v záujme riešenia špecifických potrieb trhu na opatrenia, ktoré majú jasnú európsku pridanú hodnotu a ktoré sú v súlade s cieľmi NPE, a nemali by vytláčať súkromné financovanie. Mali by zlepšovať pákový efekt výdavkov z rozpočtu Únie a dosiahnuť vyšší multiplikačný efekt vďaka prilákaniu financovania zo súkromného sektora. To je osobitne dôležité v kontexte ťažkostí v prístupe k úverom a tlaku na verejné financie a vzhľadom na potrebu podporovať hospodársku obnovu Európy. Pred rozhodnutím o použití finančných nástrojov by Komisia mala vykonať hodnotenia *ex ante* vo vzťahu k dotknutým nástrojom, ako sa vyžaduje nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 ([1]).

(43) V stratégii Európa 2020 sa Komisia zaviazala, že zmobilizuje finančné nástroje Únie ako súčasť konzistentnej stratégie financovania, ktorá spája financovanie infraštruktúr na úrovni Únie s ich vnútroštátnym verejným a súkromným financovaním. Dôvodom je, že v mnohých prípadoch je možné nedostatočný investičný objem a nedokonalosti trhu omnoho účinnejšie riešiť finančnými nástrojmi, a nie grantmi.

(44) Prostredníctvom NPE by sa mali poskytovať finančné nástroje na podporu výraznej účasti investorov a finančných inštitúcií zo súkromného sektora na investíciách do infraštruktúry. Aby boli finančné nástroje dostatočne atraktívne pre súkromný sektor, mali by sa navrhovať a realizovať s ohľadom na zjednodušenie a zníženie administratívneho zaťaženia, ale mali by mať tiež možnosť reagovať na identifikované potreby financovania. Návrh týchto nástrojov by mal vychádzať zo skúseností získaných pri implementácii finančných nástrojov súvisiacich s VFR (2007 – 2013), napríklad nástroja poskytovania záruk za úvery pre projekty TEN-T (LGTT), finančného nástroja s rozdelením rizika (RSFF), Európskeho fondu 2020 pre energetiku, zmenu klímy a infraštruktúru („Fond Marguerite“) a nástroja na rozdelenie rizika pre projektové dlhopisy v rámci iniciatívy projektových dlhopisov v rámci Stratégie Európa 2020.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 z 25. októbra 2012 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie a zrušení nariadenia Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 (Ú. v. EÚ L 298, 26.10.2012, s. 1).

▼B

(45) Mal by sa preskúmať potenciál pre inovatívne finančné nástroje, ako sú napríklad projektové dlhopisy, na podporu financovania dopravnej infraštruktúry s európskou pridanou hodnotou, a to na základe výsledkov hodnotenia ex ante a ďalších súvisiacich hodnotení, najmä nezávislého hodnotenia iniciatívy projektových dlhopisov v rámci Stratégie Európa 2020 v roku 2015.

(46) S cieľom optimalizovať využívanie rozpočtových prostriedkov pridelených pre NPE by Komisia mala zabezpečiť kontinuitu všetkých finančných nástrojov stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ([1]) a nástroja s rozdelením rizika pre projektové dlhopisy vytvorené na základe rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 1639/2006/ES ([2]) s následnými dlhovými a kapitálovými finančnými nástrojmi podľa tohto nariadenia, a to na základe hodnotenia *ex ante*, ako sa stanovuje nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

(47) Pri výbere najúčinnejšej formy finančnej pomoci by sa mali náležite zvážiť charakteristiky oprávnených projektov špecifické pre jednotlivé sektory a projekty. S cieľom umožniť v čo najväčšom rozsahu a v závislosti od odozvy na trhu najefektívnejšie využitie rozpočtu Únie a posilniť multiplikačný efekt finančnej pomoci Únie v sektore energetiky by sa Komisia mala usilovať o prednostné použitie finančných nástrojov vždy, keď je to vhodné, a to pri dodržaní stropu pre použitie finančných nástrojov v súlade s týmto nariadením. Realizátori energetických projektov by sa mali podnecovať k tomu, aby preskúmali možnosť použitia finančných nástrojov pred podaním žiadosti o granty na stavebné práce. V tejto súvislosti by Komisia mala poskytnúť vhodnú podporu s cieľom maximalizovať používanie finančných nástrojov.

(48) Projekty spoločného záujmu v oblastiach elektrickej energie, plynu a oxidu uhličitého by mali byť oprávnené na finančnú pomoc Únie na štúdie a za splnenia určitých podmienok na stavebné práce, a to buď vo forme grantov, alebo vo forme inovatívnych finančných nástrojov. Zabezpečí sa tým možnosť poskytnutia podpory prispôsobenej potrebám pre projekty spoločného záujmu, ktoré nie sú životaschopné pri existujúcom regulačnom rámci a trhových podmienkach. V sektore energetiky je potrebné zabrániť každému narušeniu hospodárskej súťaže, a to najmä medzi projektmi prispievajúcimi k realizácii rovnakých prioritných koridorov Únie. Takáto finančná pomoc by mala zabezpečiť potrebné synergie s Európskymi štrukturálnymi a investičnými fondmi, prostredníctvom ktorých sa budú financovať inteligentné distribučné energetické siete miestneho alebo regionálneho významu. Pri investovaní do projektov spoločného záujmu sa uplatní postupnosť troch krokov. Po prvé, investovať by mal prioritne trh. Po druhé, ak investície nerealizuje trh, mali by sa preskúmať regulačné riešenia, príslušný regulačný rámec by sa mal podľa potreby upraviť a malo by sa zabezpečiť správne

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí (Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1).

([2]) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1639/2006/ES z 24. októbra 2006 ktorým sa ustanovuje rámcový program pre konkurencieschopnosť a inovácie (2007 až 2013) (Ú. v. EÚ L 310, 9.11.2006, s. 15).

▼B

uplatňovanie príslušného regulačného rámca. Po tretie, ak prvé dva kroky nestačia na zabezpečenie potrebných investícií do projektov spoločného záujmu, mohla by sa prideliť finančná pomoc Únie, ak projekt spoločného záujmu spĺňa platné kritériá oprávnenosti.

(49) Podľa článku 14 nariadenia (EÚ) č. 347/2013 sú všetky projekty spoločného záujmu, ktoré patria do kategórií uvedených v bodoch 1, 2 a 4 prílohy II k uvedenému nariadeniu, oprávnené na finančnú pomoc Únie vo forme grantov na štúdie a finančných nástrojov. Granty na stavebné práce možno poskytnúť na opatrenia, ktoré prispievajú k tým projektom spoločného záujmu, pri ktorých sa v súlade s článkom 14 nariadenia (EÚ) č. 347/2013 preukážu najmä značné pozitívne vonkajšie účinky a nie sú komerčne životaschopné podľa podnikateľského plánu alebo ďalších posudkov týkajúcich sa projektu, vypracovaných predovšetkým možnými investormi, veriteľmi alebo národnými regulačnými orgánmi.

(50) S cieľom zabezpečiť sektorovú diverzifikáciu príjemcov finančných nástrojov a zároveň podporiť postupnú geografickú diverzifikáciu v rámci všetkých členských štátov a s osobitným dôrazom na členské štáty oprávnené na získanie podpory z Kohézneho fondu by Komisia mala v spolupráci s Európskou investičnou bankou a prostredníctvom spoločných iniciatív, ako sú napríklad Európske odborné centrum pre verejno-súkromné partnerstvá (EPEC) a Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch (Jaspers), poskytovať podporu členským štátom pri príprave vhodného zoznamu projektov, pri ktorých by bolo vhodné zvážiť projektové financovanie.

(51) Finančné nástroje podľa tohto nariadenia, by mali zodpovedať pravidlám ustanoveným v hlave VIII nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 a v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) č. 1268/2012 ([1]) a mali by byť v súlade s osvedčeným postupom vzťahujúcim sa na finančné nástroje.

(52) Vzhľadom na podmienky pre finančné nástroje môže byť potrebné doplniť do pracovných programov dodatočné požiadavky, napríklad s cieľom zabezpečiť konkurencieschopné trhy v súvislosti s rozvojom politík Únie, technologickým rozvojom a ďalšími faktormi, ktoré sa môžu stať dôležitými.

(53) Tvorba viacročných programov podporovaných z NPE by mala byť nasmerovaná na podporu priorít Únie prostredníctvom zabezpečenia dostupnosti potrebných finančných zdrojov a konzistencie, transparentnosti a kontinuity spoločných opatrení Únie a členských štátov. Pre návrhy predložené následne po realizácii prvého viacročného pracovného programu v sektore dopravy by oprávnenosť nákladov mala začať platiť od 1. januára 2014, aby sa zabezpečila kontinuita projektov, na ktoré sa už vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007.

([1]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 1268/2012 z 29. októbra 2012 o pravidlách uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie.

▼B

(54) Z dôvodu značnej potreby rozpočtových prostriedkov na realizáciu niektorých projektov infraštruktúry, mala by sa ustanoviť možnosť rozdeliť rozpočtové záväzky súvisiace s finančnou pomocou pre niektoré opatrenia na ročné splátky.

(55) S cieľom dosiahnuť požadovaný výsledok a vzhľadom na zdroje dostupné na úrovni Únie je potrebné sústrediť sa na projekty s najvyššou európskou pridanou hodnotou. Preto by sa mala podpora zameriavať na základnú sieť a na projekty spoločného záujmu v oblasti systémov riadenia dopravy (predovšetkým systémov manažmentu letovej prevádzky vyplývajúcich z európskeho systému riadenia leteckej prevádzky novej generácie (ďalej len „systém SESAR“), ktoré si vyžadujú rozpočtové prostriedky Únie vo výške približne 3 miliárd EUR, ako aj inteligentného dopravného systému (ďalej len „ITS“), monitorovacieho a informačného systému pre lodnú dopravu (ďalej len „VTMIS“), riečnych informačných služieb (ďalej len „RIS“) a európskeho systému riadenia železničnej prevádzky (ďalej len „ERTMS“). V sektore energetiky by sa finančná pomoc mala sústrediť na dobudovanie vnútorného trhu s energiou, zaistenie bezpečnosti dodávok, podporu udržateľnosti okrem iného prostredníctvom zaistenia prenosu obnoviteľnej elektrickej energie z výroby do stredísk dopytu a skladovacích stredísk, ako aj na prilákanie verejných i súkromných investícií. V sektore telekomunikácií by sa mala finančná pomoc zacieliť predovšetkým na projekty, ktoré budú vytvárať dopyt po širokopásmovom pripojení, vrátane budovania európskej infraštruktúry digitálnych služieb, čo by malo ďalej stimulovať investície do zavádzania širokopásmových sietí.

(56) V sektore energetiky by sa mal plánovaný rozpočet prioritne prideliť vo forme finančných nástrojov, a to v závislosti od odozvy na trhu. Projekty spoločného záujmu v sektore telekomunikácií by mali byť oprávnené na finančnú pomoc Únie vo forme grantov a obstarávania platforiem základných služieb, generických služieb a horizontálnych opatrení. Opatrenia v oblasti zavádzania širokopásmového pripojenia vrátane opatrení, ktoré vytvárajú dopyt po širokopásmovom pripojení, by mali byť oprávnené na finančnú podporu Únie vo forme finančných nástrojov.

(57) Podľa analýzy vykonanej v rámci posúdenia vplyvu pre nariadenie (EÚ) č. 347/2013 sa počet projektov spoločného záujmu, ktoré najviac prispievajú k realizácii strategických prioritných koridorov a oblastí energetickej infraštruktúry sa odhaduje na približne 100 v prípade elektrickej energie a 50 v prípade plynu. Okrem toho sa odhaduje, že na základe očakávanej prevahy elektrickej energie v európskom energetickom systéme v nasledujúcich dvoch desaťročiach si väčšiu časť finančného krytia pre sektor energetiky v rámci NPE bude vyžadovať pomoc pre projekty spoločného záujmu v oblasti elektrickej energie. Berúc do úvahy, že tento odhad sa môže zmeniť po tom, čo bude k dispozícii viac informácií, a so zreteľom na potrebu zabezpečiť súlad s nariadením (EÚ) č. 347/2013 by Komisia mala náležite

▼B

zohľadniť projekty v oblasti elektrickej energie s cieľom zabezpečiť, aby prevažná časť finančnej pomoci počas obdobia 2014 až 2020 bola dostupná pre tieto projekty, a to v závislosti od odozvy na trhu, kvality a pripravenosti navrhnutých opatrení a od požiadaviek na financovanie. Týmto cieľom nie je dotknuté prípadné opätovné prerozdelenie dostupných finančných prostriedkov medzi projektmi v sektore energetiky.

(58) Komisia by mala vykonávať strednodobé a ex post hodnotenia, ktoré postúpi ich Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, s cieľom posúdiť efektívnosť a účinnosť financovania a jeho vplyv na celkové ciele NPE a priority stratégie Európa 2020. Komisia by mala zverejniť informácie o konkrétnych projektoch v rámci NPE. Uvedené informácie by sa mali každoročne aktualizovať.

(59) Pokiaľ ide o sektory dopravy a energetiky, na základe usmernení špecifických pre jednotlivé sektory stanovených v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 a nariadení (EÚ) č. 347/2013 sa vypracovali zoznamy projektov, prioritných koridorov a oblastí, na ktoré by sa malo vzťahovať toto nariadenie, pričom tieto zoznamy by mali byť uvedené v prílohe k tomuto nariadeniu. Pokiaľ ide sektor dopravy, s cieľom zohľadniť prípadné zmeny v politických prioritách a technologických možnostiach, ako aj v dopravných tokoch, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o prijímanie zmien časti I prílohy I a špecifikovanie priorít financovania pre oprávnené opatrenia podľa článku 7 ods. 2, ktoré sa majú premietnuť do pracovných programov.

(60) S cieľom zohľadniť závery vyplývajúce z realizácie NPE vrátane tých, ktoré obsahuje strednodobé hodnotenie by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o modifikáciu zoznamu všeobecných usmernení, ktoré sa majú zohľadniť pri určovaní kritérií na vyhodnotenie ponúk. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Orientačné percentuálne hodnoty prideľovaných prostriedkov pre ciele špecifické pre sektor dopravy nebránia tomu, aby sa 11 305 500 000 EUR presunutých z Kohézneho fondu vyčerpalo v plnom rozsahu na projekty na realizáciu základnej siete alebo na projekty a horizontálne priority uvedené v časti I prílohy k tomuto nariadeniu.

(61) S cieľom zohľadniť závery vyplývajúce z realizácie NPE vrátane tých, ktoré obsahuje strednodobé hodnotenie by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o modifikáciu zoznamu všeobecných usmernení, ktoré sa majú zohľadniť pri určovaní kritérií na vyhodnotenie ponúk.

▼B

(62) Je osobitne dôležité, aby Komisia pri prijímaní delegovaných aktov podľa tohto nariadenia uskutočnila príslušné konzultácie počas svojich prípravných prác, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.

(63) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vzhľadom na viacročné a ročné pracovné programy. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([1]).

(64) Finančné záujmy Únie by sa mali chrániť počas celého výdavkového cyklu primeranými opatreniami vrátane predchádzania nezrovnalostiam, ich odhaľovania a vyšetrovania, vymáhania stratených, neoprávnene vyplatených alebo nesprávne použitých finančných prostriedkov a v prípade potreby ukladaním sankcií v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012. Európsky parlament by mal byť o týchto opatreniach náležite informovaný.

(65) S cieľom zabezpečiť širokú a spravodlivú súťaž o projekty financované z NPE by forma zmluvy mala byť v súlade so zámermi a okolnosťami projektu. Zmluvné podmienky by sa mali vypracovať tak, že sa riziká spojené so zmluvou rovnomerne rozdelia, aby sa maximalizovala nákladová efektívnosť a umožnila sa optimálna účinnosť plnenia zmluvy. Táto zásada by sa mala uplatňovať bez ohľadu na to, či sa použije vnútroštátny alebo medzinárodný model zmluvy.

(66) Pri niektorých infraštruktúrnych projektoch, ktoré sú predmetom spoločného záujmu, môže byť potrebné napojenie na susediace, predvstupové alebo iné tretie krajiny a prechod cez tieto krajiny. Nástroj na prepojenie Európy by mal poskytovať zjednodušené spôsoby prepojenia a financovania týchto infraštruktúr, aby sa zabezpečil súlad medzi internými a externými nástrojmi rozpočtu Únie.

(67) V prípade, že sa tretie krajiny a subjekty usadené v tretích krajinách podieľajú na opatreniach prispievajúcich k projektom spoločného záujmu, granty by malo byť možné poskytnúť len v prípade, že je nepravdepodobné, že opatrenie bude dostatočne podporené inými formami finančnej pomoci v rámci NPE alebo v rámci iných programov Únie.

(68) Všeobecné usmernenie, na základe ktorého Komisia zohľadní sociálny vplyv, klimatický vplyv a vplyv na životné prostredie, uvedené v časti VII prílohy k tomu nariadeniu, by sa nemalo uplatňovať v oblasti energetiky v súlade s prístupom podľa článku 4 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 347/2013.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼B

(69) V sektore telekomunikácií by sa všeobecné usmernenie, pomocou ktorého sa zohľadní stimulujúci účinok podpory Únie na verejné a súkromné investície, malo uplatňovať len na tie infraštruktúry digitálnych služieb, ktorých cieľom je podnietiť dodatočné investície.

(70) Všeobecné usmernenie, pomocou ktorého sa zohľadní cezhraničný rozmer, by sa nemalo uplatňovať v súvislosti so širokopásmovými sieťami, keďže všetky investície do širokopásmového pripojenia vrátane tých, ktoré sa realizujú v rámci členského štátu, posilnia možnosti pripojenia transeurópskych telekomunikačných sietí.

(71) Účasť štátov Európskeho združenia voľného obchodu (ďalej len „EZVO“), ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „Dohoda o EHP“) na NEP, by mala byť v súlade s podmienkami ustanovenými v Dohode o EHP. Na tento účel by sa mal každý sektor, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, považovať za samostatný program. Účasť štátov EZVO na NPE by sa mala stanoviť najmä v sektore telekomunikácií.

(72) Pokiaľ ide o sektor dopravy, na zabezpečenie oprávnenosti projektov spoločného záujmu v tretích krajinách podľa tohto nariadenia by sa mali uplatňovať orientačné mapy uvedené v prílohe III k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013. V tretích krajinách, pre ktoré nie sú v uvedenom nariadení uvedené žiadne orientačné mapy, by projekty spoločného záujmu mali byť oprávnené, ak prebieha vzájomná spolupráca na účely dosiahnutia dohody o takýchto orientačných mapách.

(73) Keďže ciele tohto nariadenia, a to koordinovaný rozvoj a financovanie transeurópskych sietí, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov potreby koordinácie týchto cieľov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(74) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 ([1]) by sa mali z dôvodu prehľadnosti zrušiť.

(75) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť dňom nasledujúcim po dni jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, aby sa umožnilo včasné prijatie delegovaných a vykonávacích aktov podľa tohto nariadenia,

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 30. novembra 2009 stanovujúce všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí (Ú. v. EÚ L 27, 30.1.2010, s. 20).

▼B

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

HLAVA I

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

KAPITOLA I

Nástroj na prepájanie európy

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovuje Nástroj na prepájanie Európy (ďalej len „NPE“), ktorý určuje podmienky, metódy a postupy poskytovania finančnej pomoci Únie transeurópskym sieťam s cieľom podporiť projekty spoločného záujmu v oblasti dopravných, telekomunikačných a energetických infraštruktúr a využiť možné synergie medzi týmito sektormi. Ustanovuje sa v ňom tiež rozdelenie zdrojov, ktoré budú k dispozícii vo viacročnom finančnom rámci na roky 2014 – 2020.

Článok 2

Vymedzenia pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú nasledujúce vymedzenia pojmov:

1) „projekt spoločného záujmu“ je projekt určený v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 alebo v nariadení (EÚ) č. 347/2013 alebo v príslušnom nariadení o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry;

2) „cezhraničný úsek“ je v sektore dopravy úsek,ktorým sa zabezpečuje kontinuita projektu spoločného záujmu medzi najbližšími mestskými uzlami na oboch stranách hranice dvoch členských štátov alebo medzi členským štátom a susednou krajinou;

3) „susedná krajina“ je krajina patriaca do rámca európskej susedskej politiky vrátane strategického partnerstva, politiky rozširovania a Európskeho hospodárskeho priestoru alebo Európskeho združenia voľného obchodu;

4) „tretia krajina“ je každá susedná krajina a všetky ostatné krajiny, s ktorými môže Únia spolupracovať v záujme dosiahnutia cieľov, ktoré sa týmto nariadením sledujú;

5) „práce“ sú nákup, dodávka a využitie komponentov, systémov a služieb vrátane softvéru a realizácia stavebných a montážnych prác spojených s projektom, preberanie zariadení a spustenie projektu;

▼B

6) „štúdie“ sú činnosti potrebné na prípravu realizácie projektu, ako sú prípravné štúdie, mapovacie štúdie, štúdie uskutočniteľnosti, hodnotiace, skúšobné a validačné štúdie, vrátane štúdií vo forme softvéru, a všetky ostatné podporné technické opatrenia vrátane predbežných činností zameraných na vymedzenie a prípravu projektu a rozhodnutie o jeho financovaní, akými sú prieskum v teréne a príprava finančného balíka;

7) „opatrenia na podporu programu“ sú na úrovni programu, ktorý sa týmto ustanovuje, všetky sprievodné opatrenia potrebné na jeho realizáciu a na vykonanie usmernení špecifických pre jednotlivé sektory, ako sú služby, predovšetkým ustanovenie o technickej pomoci vrátane použitia finančných nástrojov, ako aj prípravné, realizačné, koordinačné a monitorovacie činnosti, konzultácie so zainteresovanými stranami a kontrolné, audítorské a hodnotiace činnosti, ktoré sa vyžadujú priamo na účely riadenia NPE a dosahovania jeho cieľov. Opatrenia na podporu programu zahŕňajú predovšetkým štúdie, stretnutia, mapovanie infraštruktúry, informácie, šírenie informácií, komunikačné činnosti a činnosti na zvyšovanie informovanosti, výdavky súvisiace s IT nástrojmi a sieťami zameranými na výmenu informácií o NPE, spolu so všetkými ostatnými výdavkami, ktoré vznikli Komisii v súvislosti s technickou a administratívnou pomocou a ktoré môžu byť potrebné na riadenie nástroja alebo na vykonanie jednotlivých usmernení špecifických pre príslušné sektory. Opatrenia na podporu programu zahŕňajú tiež činnosti potrebné na uľahčenie prípravy projektov spoločného záujmu, najmä v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, a to s cieľom získať financovanie na základe tohto nariadenia alebo na finančnom trhu. Opatrenia na podporu programu prípadne zahŕňajú aj náklady výkonnej agentúry, ktorú Komisia poverila realizáciou konkrétnych častí NPE (ďalej len „výkonná agentúra“);

8) „opatrenie“ je akákoľvek činnosť, ktorá bola určená ako finančne a technicky nezávislá, je časovo ohraničená a je potrebná na realizáciu projektu spoločného záujmu;

9) „oprávnené náklady“ majú rovnaký význam ako v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012;

10) „príjemca“ je členský štát, medzinárodná organizácia alebo verejný alebo súkromný podnik alebo subjekt, ktorý bol vybraný na získanie finančnej pomoci Únie na základe tohto nariadenia a v súlade s postupmi ustanovenými v príslušnom pracovnom programe uvedenom v článku 17;

11) „implementačný subjekt“ je verejný alebo súkromný podnik alebo subjekt poverený príjemcom, ktorým je členský štát alebo medzinárodná organizácia, realizovať príslušné opatrenie. O takomto poverení rozhodne príjemca na svoju vlastnú zodpovednosť a v prípade, ak si to vyžaduje zmluva o obstarávaní, potom v súlade s platnými predpismi o verejnom obstarávaní na úrovni Únie i na vnútroštátnej úrovni;

12) „súhrnná sieť“ je dopravná infraštruktúra určená podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

▼B

13) „základná sieť“ je dopravná infraštruktúra určená v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

14) „koridory základnej siete“ sú nástroj uľahčujúci koordinovanú realizáciu základnej siete podľa kapitoly IV nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 [a sú uvedené v časti I prílohy k tomuto nariadeniu;

15) „úzke miesto“ je v sektore dopravy fyzická, technická alebo funkčná prekážka, ktorá vedie k narušeniu systému s dôsledkami pre plynulosť diaľkových alebo cezhraničných tokov a ktorá sa dá prekonať vytvorením novej infraštruktúry alebo podstatnou modernizáciou existujúcej infraštruktúry, čím sa môže dosiahnuť významné zlepšenie, ktorým sa vyriešia obmedzenia vyplývajúce z úzkeho miesta;

16) „priorita“ je ktorýkoľvek prioritný koridor elektriny, prioritný koridor ropy a ktorákoľvek prioritná tematická oblasť, podľa nariadeniu (EÚ) č. 347/2013;

17) „telematické aplikácie" sú aplikácie vymedzené v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

18) „energetická infraštruktúra“ je infraštruktúra vymedzená v nariadení (EÚ) č. 347/2013;

19) „synergia medzi sektormi“ je existencia podobných alebo doplnkových opatrení uskutočňovaných v najmenej dvoch zo sektorov dopravy, telekomunikácií a energetiky, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, umožňujúca optimalizovať náklady alebo výsledky prostredníctvom spoločného využívania finančných, technických alebo ľudských zdrojov;

20) „izolovaná sieť“ je železničná sieť členského štátu alebo jej časť, ako je vymedzená v nariadení (EÚ) č. 1315/2013.

Článok 3

Všeobecné ciele

NPE umožňuje, aby boli projekty spoločného záujmu pripravené a realizovali sa v rámci politiky transeurópskych sietí v sektoroch energetiky, dopravy a telekomunikácií. NPE podporuje najmä realizáciu tých projektov spoločného záujmu, ktoré sú zamerané na rozvoj a výstavbu nových infraštruktúr a služieb alebo na modernizáciu existujúcich infraštruktúr a služieb v sektoroch dopravy, telekomunikácií a energetiky. V sektore dopravy sú jeho prioritou chýbajúce prepojenia. NPE tiež prispieva k podpore projektov s európskou pridanou hodnotou a so značným prínosom pre spoločnosť, ktoré nie sú dostatočne financované zo strany trhu. Pre sektory dopravy, telekomunikácii a energetiky platia tieto všeobecné ciele:

a) v súlade so stratégiou Európa 2020 prispievať k inteligentnému, udržateľnému a inkluzívnemu rastu rozvojom moderných a vysokovýkonných transeurópskych sietí, ktoré zohľadňujú budúce dopravné toky, a tým priniesť úžitok pre celú Úniu s výhľadom na zlepšovanie

▼B

konkurencieschopnosti na svetovom trhu a hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť v rámci vnútorného trhu a vytvoriť priaznivejšie prostredie pre súkromné, verejné alebo verejno-súkromné investície prostredníctvom kombinácie finančných nástrojov a priamej podpory Únie, kde by projekty mohli využívať kombináciu viacerých nástrojov, a prostredníctvom vhodného využívania synergií vo všetkých sektoroch.

Dosiahnutie tohto cieľa sa hodnotí podľa objemu súkromných investícií, verejných investícií alebo investícií v rámci verejno-súkromného partnerstva do projektov spoločného záujmu, a predovšetkým podľa objemu súkromných investícií do projektov spoločného záujmu realizovaných pomocou finančných nástrojov na základe tohto nariadenia. Osobitná pozornosť sa bude venovať efektívnemu využívaniu verejných investícii;

b) umožniť Únii dosiahnuť ciele v oblasti udržateľného rozvoja vrátane cieľa do roku 2020 znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 % v porovnaní s úrovňou z roku 1990, zvýšiť energetickú efektívnosť o 20 % a zvýšiť podiel energie z obnoviteľných zdrojov na 20 %, a tým prispieť k dosiahnutiu strednodobých a dlhodobých cieľov Únie týkajúcich sa eliminácie emisií uhlíka a súčasne zabezpečiť väčšiu solidaritu medzi členskými štátmi.

Článok 4

Špecifické sektorové ciele

1. Bez toho, aby boli dotknuté všeobecné ciele stanovené v článku 3, NPE prispieva k dosiahnutiu cieľov špecifických pre jednotlivé sektory uvedených v odsekoch 2,3 a 4 tohto článku:

2. V sektore dopravy NPE podporuje projekty spoločného záujmu, ako sú stanovené v článku 7 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 zamerané na dosahovanie ďalej uvedených cieľov, ako sa ďalej vymedzuje v článku 4 uvedeného nariadenia:

a) odstránenie úzkych miest, zlepšenie interoperability železníc, premostenie chýbajúcich prepojení a najmä skvalitnenie cezhraničných úsekov. Dosiahnutie tohto cieľa sa meria:

i) počtom nových alebo skvalitnených cezhraničných prepojení,

ii) počtom kilometrov železničných tratí prispôsobených štandardom európskeho menovitého rozchodu a vybavených ERTMS,

iii) počtom odstránených úzkych miest a častí dopravných trás so zvýšenou kapacitou pre všetky druhy dopravy, ktoré získali finančné prostriedky z NPE,

iv) dĺžkou siete vnútrozemských vodných ciest podľa tried v Únii a

v) dĺžkou železničnej siete v Únii modernizovanej podľa požiadaviek stanovených v článku 39 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

▼B

b) zabezpečenie udržateľných a efektívnych dopravných systémov z dlhodobého hľadiska na účely prípravy na očakávané budúce dopravné toky, ako aj umožnenia eliminácie emisií uhlíka v prípade všetkých druhov dopravy na základe prechodu na inovatívne nízkouhlíkové a energeticky efektívne dopravné technológie, a to pri optimalizácii bezpečnosti. Dosiahnutie tohto cieľa sa meria:

   i) počtom čerpacích staníc s alternatívnymi palivami pre vozidlá používajúce základnú sieť TEN-T pre cestnú dopravu v Únii,

   ii) počtom vnútrozemských a námorných prístavov základnej siete TEN-T vybavených zásobovacími miestami pre alternatívne palivá v Únii a

   iii) znížením počtu úmrtí v cestnej sieti v Únii;

c) optimalizácia integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenie interoperability dopravných služieb pri zabezpečovaní dostupnosti dopravných infraštruktúr. Dosiahnutie tohto cieľa sa meria:

   i) počtom multimodálnych logistických platforiem, vrátane vnútrozemských a námorných prístavov a letísk napojených na železničnú sieť,

   ii) počtom skvalitnených terminálov intermodálnej prepravy, počtom skvalitnených alebo nových prepojení medzi prístavmi prostredníctvom námorných diaľnic,

   iii) počtom kilometrov vnútrozemských vodných ciest vybavených RIS a

   iv) úrovňou zavedenia systému SESAR, VTMIS a ITS pre sektor dopravy.

Príslušné ukazovatele uvedené v tomto odseku sa nevzťahujú na členské štáty, ktoré nemajú železničnú sieť alebo nemajú sieť vnútrozemských vodných ciest.

Uvedené ukazovatele sa nepovažujú za výberové kritériá ani kritériá oprávnenosti pre opatrenia, ktoré sa majú podporiť prostredníctvom NPE.

Orientačné percentuálne hodnoty, v ktorých sa zohľadňuje pomerná časť celkových rozpočtových zdrojov podľa článku 5 ods. 1 písm. a), ktoré sa majú prideliť pre každý z troch cieľov špecifických pre sektor dopravy, sú stanovené v časti VI prílohy I k tomuto nariadeniu. Komisia sa od týchto orientačných percentuálnych hodnôt môže odchýliť najviac o 5 percentuálnych bodov.

3. V sektore energetiky NPE podporuje projekty spoločného záujmu zamerané na dosahovanie jedného alebo viacerých z týchto cieľov:

a) zvyšovanie konkurencieschopnosti podporou ďalšej integrácie vnútorného energetického trhu a cezhraničnej interoperability elektrických a plynovodných sietí. Dosiahnutie tohto cieľa sa meria ex post na základe:

▼B

i) počtu projektov, ktoré účinne vzájomne prepájajú siete členských štátov a odstraňujú vnútorné obmedzenia;

ii) zníženia alebo odstránenia energetickej izolácie členských štátov;

iii) percentuálneho podielu prenosového výkonu pri cezhraničnom prenose elektrickej energie vo vzťahu k inštalovanej kapacite výroby elektrickej energie v príslušných členských štátoch;

iv) cenovej konvergencie na trhoch s plynom a/alebo elektrickou energiou v dotknutých členských štátoch a

v) percentuálneho podielu najvyššieho dopytu počas špičky v dvoch dotknutých členských štátoch pokrytých plynovodnými prepojeniami s reverzným tokom;

b) zvýšenie bezpečnosti Únie, pokiaľ ide o dodávky energie;

Dosiahnutie tohto cieľa sa meria ex post na základe:

i) počtu projektov zameraných na diverzifikáciu zdrojov dodávok, dodávateľských partnerov a trás;

ii) počtu projektov, ktorými sa zvýši skladovacia kapacita;

iii) odolnosti systému pri zohľadnení počtu prípadov narušenia dodávok a ich trvania;

iv) rozsahu redukcie dodávok energie z obnoviteľných zdrojov, ktorej sa predišlo;

v) prepojenia izolovaných trhov s lepšie diverzifikovanými zdrojmi dodávok;

vi) optimálneho využívania energetickej infraštruktúry;

c) prispenie k udržateľnému rozvoju a ochrane životného prostredia okrem iného prostredníctvom integrácie energie z obnoviteľných zdrojov do prenosovej sústavy a rozvojom inteligentných energetických sietí a sietí pre oxid uhličitý.

Dosiahnutie tohto cieľa sa meria ex post na základe:

i) objemu elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov prenesenej od výrobcu do veľkých spotrebiteľských centier a na skladovacie miesta;

ii) rozsahu redukcie dodávok energie z obnoviteľných zdrojov, ktorej sa predišlo;

iii) počtu zavedených projektov inteligentných sietí, ktoré mali úžitok z NPE, a odozvy na strane dopytu, ktorú umožnili;

iv) objemu emisií CO2, ktorým zabránili projekty, ktoré mali úžitok z NPE;

▼B

Ukazovatele uvedené v tomto odseku využívané na meranie dosiahnutých cieľov ex post nepredstavujú podmienky účasti ani kritériá oprávnenosti pre opatrenia podporované prostredníctvom NPE.

Podmienky oprávnenosti na finančnú pomoc Únie pre projekty spoločného záujmu sú stanovené v článku 14 nariadenia (EÚ) č. 347/2013, zatiaľ čo výberové kritériá pre projekty spoločného záujmu sú stanovené v článku 4 uvedeného nariadenia.

4. V sektore telekomunikácií NPE podporuje opatrenia, ktorými sa sledujú ciele vymedzené v nariadení o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry.

Článok 5

Rozpočet

1. Finančné krytie na vykonávanie NPE na obdobie rokov 2014 až 2020 je 33 242 259 000 ([1]) EUR v bežných cenách. Táto suma sa rozdelí takto:

a) sektor dopravy: 26 250 582 000 EUR, z čoho 11 305 500 000 EUR sa presunie z Kohézneho fondu na výdavky v súlade s týmto nariadením výhradne v členských štátoch, ktoré sú oprávnené na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu;

b) sektor telekomunikácií: 1 141 602 000 EUR;

c) sektor energetiky: 5 850 075 000 EUR.

Uvedené sumy nemajú vplyv na uplatňovanie mechanizmu flexibility stanovené v nariadení Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 ([2]).

2. Finančné krytie na vykonávanie NPE sa vzťahuje na výdavky týkajúce sa:

a) opatrení prispievajúcich k projektom spoločného záujmu a opatreniam na podporu programu podľa článku 7;

b) opatrení na podporu programu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie prechodu medzi NPE a opatreniami prijatými podľa nariadenia (ES) č. 680/2007, a to až do výšky 1 % finančného krytia; náklady výkonnej agentúry sa započítajú do stropu.

([1]) Finančné krytie NPE na obdobie rokov 2014 až 2020 v stálych cenách roku 2011 je 29 300 000 000 EUR rozdelených takto: 23 174 000 000 EUR, vrátane 10 000 000 000 EUR v krajinách podporovaných v rámci politiky súdržnosti (doprava), 5 126 000 000 EUR (energetika), 1 000 000 000 EUR (telekomunikácie)

([2]) Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013, ktorým sa 2. decembra 2013 ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 884).

▼B

3. Po uskutočnení strednodobého hodnotenia podľa článku 27 ods. 1 môžu Európsky parlament a Rada na návrh Komisie presúvať rozpočtové prostriedky medzi sektormi dopravy, telekomunikácií a energetiky podľa odseku 1 s výnimkou 11 305 500 000 EUR presunutých z Kohézneho fondu na financovanie projektov v sektore dopravy v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu.

4. Ročné rozpočtové prostriedky schvaľuje Európsky parlament a Rada v medziach viacročného finančného rámca na roky 2014 - 2020.

KAPITOLA II

Formy financovania a všeobecné finančné ustanovenia

Článok 6

Formy finančnej pomoci

1. NPE sa realizuje v jednej alebo viacerých formách finančnej pomoci, uvedených v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012, predovšetkým vo forme grantov, obstarávaní a finančných nástrojov.

2. Na účely tohto nariadenia sa v pracovných programoch uvedených v článku 17 stanovia formy finančnej pomoci, predovšetkým granty, obstarávania a finančné nástroje.

3. Komisia môže na základe analýzy nákladov a prínosov poveriť čiastočnou realizáciou NPE subjekty uvedené v článku 58 ods. 1 písm. a) a článku 62 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012, a najmä výkonnú agentúru, na účely požiadaviek optimálneho riadenia a efektívnosti NPE pre sektory dopravy, telekomunikácií a energetiky. Komisia môže okrem toho poveriť čiastočnou realizáciou NPE subjekty uvedené v článku 58 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Článok 7

Oprávnenosť a podmienky finančnej pomoci

1. Oprávnené na podporu prostredníctvom finančnej pomoci Únie vo forme grantov, nástrojov obstarávania a finančných nástrojov sú len opatrenia, ktoré prispievajú k projektom spoločného záujmu podľa nariadení (EÚ) č. 1315/2013 a (EÚ) č. 347/2013 a nariadenia o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry, a opatrenia na podporu programu.

2. V sektore dopravy sú oprávnené na podporu prostredníctvom finančnej pomoci Únie vo forme obstarávania a finančných nástrojov podľa tohto nariadenia len opatrenia, ktoré prispievajú k projektom spoločného záujmu v súlade s nariadením (EÚ) č. 1315/2013, a činnosti na podporu programu. Na finančnú pomoc Únie vo forme grantov podľa tohto nariadenia sú oprávnené len tieto opatrenia:

▼B

a) opatrenia, ktorými sa realizuje základná sieť v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 vrátane zavádzania nových technológií a inovácií v súlade s článkom 33 uvedeného nariadenia, a projekty a horizontálne priority stanovené v časti I prílohy I k tomuto nariadeniu;

b) opatrenia, ktorými sa realizuje súhrnná sieť v súlade s kapitolou II nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, keď takéto opatrenia prispievajú k premosteniu chýbajúcich prepojení, uľahčeniu cezhraničných dopravných tokov alebo odstráneniu úzkych miest a tiež keď takéto opatrenia prispievajú k rozvoju základnej siete alebo prepojeniu koridorov základnej siete, alebo keď takéto opatrenia prispievajú k zavádzaniu ERTMS na hlavných trasách koridorov železničnej nákladnej dopravy podľa prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 913/2010 až do stropu 5 % finančného krytia pre sektor dopravy podľa článku 5 tohto nariadenia;

c) štúdie na projekty spoločného záujmu ako sú vymedzené v článku 8 ods. 1 písm. b) a c) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

d) štúdie na cezhraničné prioritné projekty ako sú vymedzené v prílohe III k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ ([1]);

e) opatrenia podporujúce projekty spoločného záujmu ako sú vymedzené v článku 8 ods. 1 písm. a), d) a e) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

f) opatrenia, ktorými sa realizuje dopravná infraštruktúra v uzloch základnej siete vrátane mestských uzlov ako sú vymedzené v článku 41 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

g) opatrenia podporujúce systémy telematických aplikácií v súlade s článkom 31 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

h) opatrenia podporujúce služby nákladnej dopravy v súlade s článkom 32 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

i) opatrenia na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy, a to aj úpravou existujúcich koľajových vozidiel, okrem iného v spolupráci so železničným sektorom;

j) opatrenia na podporu programu;

k) opatrenia, ktorými sa realizuje bezpečná a zabezpečená infraštruktúra v súlade s článkom 34 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

l) opatrenia podporujúce námorné diaľnice podľa článku 21 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

Opatrenia súvisiace s dopravou, ktoré zahŕňajú cezhraničný úsek alebo časť takéhoto úseku, sú oprávnené získať finančnú pomoc Únie, len ak existuje písomná dohoda medzi dotknutými členskými štátmi alebo dotknutými členskými štátmi a tretími krajinami týkajúca sa dokončenia cezhraničného úseku.

([1]) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010.s.1).

▼B

3. V sektore energetiky sú všetky opatrenia, ktorými sa realizujú tie projekty spoločného záujmu, ktoré sa týkajú prioritných koridorov a oblastí uvedených v časti II prílohy k tomuto nariadeniu a ktoré spĺňajú podmienky stanovené v článku 14 nariadenia (EÚ) č. 347/2013, ako aj činnosti na podporu programu, sú oprávnené na finančnú pomoc Únie vo forme finančných nástrojov, obstarávaní a grantov podľa tohto nariadenia.

S cieľom umožniť najefektívnejšie využitie rozpočtu Únie na posilnenie multiplikačného efektu finančnej pomoci Únie a vždy, keď je to vhodné, poskytne Komisia finančnú pomoc prioritne vo forme finančných nástrojov, a to v závislosti od odozvy na trhu a pri dodržaní stropu pre použitie finančných nástrojov v súlade s článkom 14 ods. 2 a článkom 21 ods. 4.

4. V sektore telekomunikácií sú oprávnenými na získanie finančnej pomoci Únie podľa tohto nariadenia všetky opatrenia, ktorými sa realizujú projekty spoločného záujmu, a opatrenia na podporu programu, stanovené v nariadení o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry a spĺňajúce kritériá stanovené na základe uvedeného nariadenia:

a) generické služby, platformy základných služieb a opatrenia na podporu programu sa financujú prostredníctvom grantov a/alebo obstarávania;

b) opatrenia v oblasti širokopásmových sietí sa financujú prostredníctvom finančných nástrojov;

5. Opatrenia so synergiami medzi sektormi, ktoré prispievajú k projektom spoločného záujmu oprávneným na základe aspoň dvoch nariadení uvedených v článku 2 ods. 1, sú oprávnené na získanie finančnej pomoci na základe tohto nariadenia na účely multisektorových výziev na predkladanie návrhov podľa článku 17 ods. 7 len vtedy, ak možno prvky a náklady takéhoto opatrenia jasne oddeliť podľa sektorov v zmysle odsekov 2, 3 a 4 tohto článku.

KAPITOLA III

Granty

Článok 8

Formy grantov a oprávnené náklady

1. Granty podľa tohto nariadenia môžu nadobúdať formy uvedené v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

V pracovných programoch uvedených v článku 17 tohto nariadenia sa ustanovia formy grantov, ktoré sa môžu používať na financovanie príslušných opatrení.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ, Euratom) č. 966/2012, môžu byť výdavky na opatrenia vyplývajúce z projektov začlenených do prvého viacročného programu a ročných pracovných programov oprávnené od 1. januára 2014.

▼B

3. Oprávnené môžu byť len výdavky, ktoré vznikli v členských štátoch s výnimkou prípadov, keď sa projekt spoločného záujmu týka územia jednej alebo viacerých tretích krajín a keď je opatrenie nevyhnutné pre dosiahnutie cieľov daného projektu.

4. Náklady na zariadenia a infraštruktúru, s ktorými príjemca zaobchádza ako s kapitálovými nákladmi, môžu byť oprávnené až do svojej plnej výšky.

5. Výdavky súvisiace s environmentálnymi štúdiami o ochrane životného prostredia a o súlade s príslušným právom Únie môžu byť oprávnené.

6. Výdavky súvisiace s kúpou pozemkov nepredstavujú oprávnené náklady s výnimkou finančných prostriedkov presunutých z Kohézneho fondu v sektore dopravy v súlade s nariadením,ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde.

7. Oprávnené náklady zahŕňajú daň z pridanej hodnoty (ďalej len „DPH“) v súlade s článkom 126 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Pokiaľ ide o 11 305 500 000 EUR presunutých z Kohézneho fondu, ktoré sa majú použiť v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, pravidlá oprávnenosti týkajúce sa DPH sú tie, ktoré sa uplatňujú na Kohézny fond uvedený v nariadení, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde.

8. Pravidlá oprávnenosti nákladov, ktoré vznikli príjemcom, sa primerane vzťahujú aj na náklady, ktoré vznikli implementačným subjektom.

Článok 9

Podmienky účasti

1. Návrhy predkladá jeden alebo viac členských štátov alebo po dohode s príslušnými členskými štátmi medzinárodné organizácie, spoločné podniky alebo verejné alebo súkromné podniky či subjekty zriadené v členských štátoch.

2. Návrhy môžu predkladať subjekty, ktoré nemajú právnu subjektivitu podľa platných vnútroštátnych právnych predpisov za podmienky, že ich zástupcovia majú právomoc prevziať právne záväzky v ich mene a poskytnúť záruku na ochranu finančných záujmov Únie rovnocennú záruke poskytovanej právnickými osobami.

3. Návrhy predložené fyzickými osobami nie sú oprávnené.

▼B

4. Tretie krajiny a subjekty zriadené v tretích krajinách sa môžu podieľať na opatreniach prispievajúcich k projektom spoločného záujmu, ak je to potrebné na dosiahnutie cieľov daného projektu spoločného záujmu a ak je ich účasť riadne odôvodnená.

Nesmú získavať finančnú pomoc na základe tohto nariadenia okrem prípadov, keď je to nevyhnutné pre dosiahnutie cieľov daného projektu spoločného záujmu.

5. Viacročné a ročné pracovné programy uvedené v článku 17 môžu obsahovať dodatočné špecifické pravidlá týkajúce sa podávania návrhov.

Článok 10

Miery financovania

1. Okrem prípadov uvedených v nariadení (EÚ) č. 966/2012 sa návrhy vyberajú na základe výzvy na predkladanie návrhov založených na pracovných programoch uvedených v článku 17 tohto nariadenia.

2. V sektore dopravy suma finančnej pomoci Únie neprekročí:

a) v prípade grantov na štúdie 50 % oprávnených nákladov;

b) v prípade grantov na stavebné práce týkajúce sa:

i) železničných sietí a cestných sietí v prípade členských štátov, ktoré na svojom území nemajú železničnú sieť, alebo v prípade členského štátu alebo jeho časti s izolovanou sieťou bez diaľkovej železničnej nákladnej dopravy: 20 % oprávnených nákladov; miera financovania sa môže zvýšiť maximálne na 30 % pre opatrenia zamerané na úzke miesta a na 40 % pre opatrenia súvisiace s cezhraničnými úsekmi a opatrenia zlepšujúce interoperabilitu železníc;

ii) v prípade vnútrozemských vodných ciest: 20 % oprávnených nákladov; miera financovania sa môže zvýšiť maximálne na 40 % pre opatrenia zamerané na úzke miesta a maximálne na 40 % pre opatrenia súvisiace s cezhraničnými úsekmi;

iii) v prípade vnútrozemskej dopravy prepojenia na multimodálne logistické platformy a ich rozvoj vrátane prepojení na vnútrozemské a námorné prístavy a letiská, ako aj rozvoj prístavov: 20 % oprávnených nákladov;

iv) v prípade opatrení na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy, a to aj úpravou existujúcich koľajových vozidiel: 20 % oprávnených nákladov do súhrnného stropu vo výške 1 % rozpočtových prostriedkov podľa článku 5 ods. 1 písm. a);

▼B

v) v prípade lepšej dostupnosti dopravnej infraštruktúry pre osoby so zdravotným postihnutím: 30 % oprávnených nákladov na adaptačné práce, ktoré v žiadnom prípade neprekročia 10 % celkových oprávnených nákladov na práce;

vi) v prípade opatrení na podporu nových technológií a inovácií pre všetky druhy dopravy: 20 % oprávnených nákladov;

vii) v prípade opatrení na podporu cezhraničných cestných úsekov: 10 % oprávnených nákladov;

c) v prípade grantov na systémy a služby telematických aplikácií:

i) v prípade pozemných komponentov ERTMS, systému SESAR, RIS a VTMIS: 50 % oprávnených nákladov;

ii) v prípade pozemných komponentov ITS pre sektor cestnej dopravy: 20 % oprávnených nákladov;

iii) v prípade palubných komponentov ERTMS: 50 % oprávnených nákladov;

iv) v prípade palubných komponentov systému SESAR, RIS, VTMIS a ITS pre sektor cestnej dopravy: 20 % oprávnených nákladov do súhrnného stropu vo výške 5 % rozpočtových zdrojov uvedených v článku 5 ods. 1 písm. a);

v) v prípade opatrení na podporu rozvoja námorných diaľnic: 30 % oprávnených nákladov.

Komisia vytvorí podmienky priaznivé pre tvorbu projektov zahŕňajúcich námorné diaľnice s tretími krajinami;

vi) v prípade iných systémov telematických aplikácií, ako sú tie, ktoré sú uvedené v bodoch i) až iv) vyššie, služieb nákladnej dopravy a bezpečných parkovísk na základnej cestnej sieti: 20 % oprávnených nákladov.

3. V sektore energetiky objem finančnej pomoci Únie neprekročí 50 % oprávnených nákladov na štúdie a/alebo stavebné práce. Miera financovania sa môže zvýšiť maximálne na 75 % pri opatreniach, ktoré vychádzajú z dokumentov uvedených v článku 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 347/2013 a ktoré poskytujú vysokú úroveň regionálnej bezpečnosti zásobovania alebo bezpečnosti zásobovania v celej Únii, posilňujú solidaritu Únie alebo predstavujú vysoko inovačné riešenia.

4. V sektore telekomunikácií suma finančnej pomoci Únie neprekročí:

a) v prípade opatrení v oblasti generických služieb: 75 % oprávnených nákladov;

b) v prípade horizontálnych opatrení vrátane mapovania infraštruktúry, partnerských programov (twinning) a technickej pomoci: 75 % oprávnených nákladov.

▼B

Základné služby sa zvyčajne financujú na základe obstarávania. Vo výnimočných prípadoch sa môžu financovať z grantu pokrývajúceho až 100 % oprávnených nákladov bez toho, aby bola dotknutá zásada spolufinancovania.

5. Miery financovania možno zvýšiť až o 10 percentuálnych bodov nad percentuálne hodnoty podľa odsekov 2, 3 a 4 v prípade opatrení so synergiami medzi najmenej dvoma sektormi, na ktoré sa vzťahuje NPE. Toto zvýšenie by sa nemalo uplatňovať na miery spolufinancovania uvedené v článku 11.

6. Objem finančnej pomoci, ktorá sa má udeliť vybraným opatreniam, sa bude upravovať na základe analýzy nákladov a prínosov pre každý projekt, dostupnosti rozpočtových zdrojov Únie a potreby maximalizovať pákový efekt financovania Únie.

Článok 11

Špecifické výzvy v súvislosti s finančnými prostriedkami prevedenými z Kohézneho fondu v oblasti dopravy

1. Pokiaľ ide o 11 305 500 000 EUR prevedených z Kohézneho fondu, ktoré sa majú použiť výhradne v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, predložia sa osobitné výzvy na predkladanie projektov na realizáciu základnej siete alebo projektov a horizontálnych priorít stanovených v časti I prílohy I výhradne v členských štátoch oprávnených na prostriedky z Kohézneho fondu.

2. Na takéto osobitné výzvy sa vzťahujú pravidlá platné podľa tohto nariadenia pre sektor dopravy. Do 31. decembra 2016 musí výber projektov oprávnených na financovanie rešpektovať národné prideľovanie prostriedkov z Kohézneho fondu. S účinnosťou od 1. januára 2017 budú zdroje presunuté do NPE, ktoré neboli zaviazané na projekt dopravnej infraštruktúry, dané k dispozícii všetkým členským štátom oprávneným na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu s cieľom financovania projektov dopravnej infraštruktúry v súlade s týmto nariadením.

3. S cieľom podporiť členské štáty oprávnené na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, ktoré môžu mať ťažkosti s prípravou projektov, ktoré sú dostatočne pripravené a/alebo kvalitné, a ktoré majú dostatočnú pridanú hodnotu pre Úniu, sa osobitný dôraz kladie na činnosti na podporu programov v rámci NPE, ktoré sú zamerané na posilnenie inštitucionálnej kapacity a efektivity verejnej správy a verejných služieb súvisiacich s rozvojom a realizáciou projektov uvedených v časti I prílohy 1. S cieľom zabezpečiť čo najväčšiu mieru čerpania presunutých finančných prostriedkov vo všetkých členských štátoch oprávnených na prostriedky z Kohézneho fondu môže Komisia organizovať dodatočné výzvy.

4. Sumu 11 305 500 000 EUR presunutú z Kohézneho fondu možno použiť s cieľom viazať rozpočtové zdroje na finančné nástroje podľa tohto nariadenia len počnúc 1. januárom 2017. Od tohto dátumu možno sumu 11 305 500 000 EUR presunutú z Kohézneho fondu použiť s cieľom viazať rozpočtové zdroje na projekty, pre ktoré už poverené subjekty prijali zmluvné záväzky.

▼B

5. Bez ohľadu na článok 10 v prípade sumy 11 305 500 000 EUR presunutej z Kohézneho fondu, ktorá sa má použiť výhradne v členských štátoch oprávnených na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu, maximálne miery financovania sú tie, ktoré sa uplatňujú na Kohézny fond ako sa uvádza v nariadení, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde pre:

a) opatrenia v prípade grantov na štúdie;

b) opatrenia v prípade grantov na stavebné práce:

   i) železnice a vnútrozemské vodné cesty;

   ii) opatrenia na podporu cezhraničných cestných úsekov a – v prípade členských štátov, ktoré nemajú železničnú sieť – cestnej siete TEN-T;

   iii) opatrenia v prípade vnútrozemskej dopravy prepojenia na multimodálne logistické platformy vrátane prepojení na vnútrozemské a námorné prístavy a letiská a ich rozvoj, a to vrátane automatických zariadení na zmenu rozchodu, a rozvoj prístavov vrátane kapacít na lámanie ľadu, ako aj prepojovacích bodov, pričom osobitná pozornosť sa venuje železničným spojeniam s výnimkou členských štátov bez železničnej siete;

c) opatrenia v prípade grantov na systémy a služby telematických aplikácií:

   i) ERTMS, RIS a VTMIS, systému SESAR a ITS pre sektor cestnej dopravy;

   ii) iné systémy telematických aplikácií;

   iii) opatrenia na podporu rozvoja námorných diaľnic;

d) opatrenia v prípade grantov na podporu nových technológií a inovácií pre všetky druhy dopravy.

Článok 12

Zrušenie, zníženie, pozastavenie a ukončenie grantu

1. S výnimkou riadne odôvodnených prípadov Komisia zruší poskytnutú finančnej pomoci štúdiám, ktoré sa nezačali realizovať do jedného roku od dátumu začatia stanoveného v podmienkach platných pre poskytnutie pomoci alebo do dvoch rokov po tomto dátume pre všetky ostatné opatrenia, ktoré sú oprávnené získať finančnú pomoc podľa tohto nariadenia.

▼B

2. Komisia môže pozastaviť, znížiť, vymáhať alebo ukončiť finančnú pomoc v súlade s podmienkami ustanovenými v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012 alebo po posúdení dosiahnutého pokroku projektu, a to predovšetkým v prípade výrazných oneskorení v realizácii opatrenia.

3. Komisia môže požiadať o úplné alebo čiastočné vrátenie poskytnutej finančnej pomoci, ak v priebehu dvoch rokov od konečného dátumu stanoveného v podmienkach platných pre poskytnutie pomoci, nebola dokončená realizácia opatrenia, ktoré získalo finančnú pomoc.

4. Pred tým, ako Komisia príjme akékoľvek rozhodnutie podľa odsekov 1, 2 a 3 tohto článku, dôkladne preskúma daný prípad v koordinácii so subjektami uvedenými v článku 6 ods. 3 a informuje dotknutých príjemcov tak, aby mohli predložiť svoje stanoviská v primeranej lehote. Po strednodobom hodnotení Komisia oznámi Európskemu parlamentu a Rade všetky rozhodnutia prijaté počas prijímania ročných pracovných programov podľa článku 17.

KAPITOLA IV

Obstarávanie

Článok 13

Obstarávanie

1. V postupoch verejného obstarávania, ktoré vykonáva Komisia alebo jeden zo subjektov uvedených v článku 6 ods. 3 vo vlastnom mene alebo spoločne s členskými štátmi sa môžu:

a) stanoviť osobitné podmienky, napríklad miesto výkonu obstarávaných činností, ak sú takéto podmienky riadne odôvodnené cieľmi opatrení a za predpokladu, že takéto podmienky neporušujú zásady verejného obstarávania Únie a členských štátov;

b) povoliť zadanie viacerých zákaziek v rámci toho istého postupu („využitie viacerých zdrojov“).

2. Odsek 1 sa môže uplatňovať aj na postupy obstarávania vykonávané príjemcami grantov, ak je to riadne odôvodnené a vyžaduje si to realizácia opatrení.

KAPITOLA V

Finančné nástroje

Článok 14

Typy finančných nástrojov

1. Finančné nástroje vytvorené v súlade s hlavou VIII nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 sa môžu využívať na účely uľahčenia prístupu k finančným prostriedkom pre subjekty realizujúce opatrenia,

▼B

ktoré prispievajú k projektom spoločného záujmu vymedzeným v nariadeniach (EÚ) č. 1315/2013 a (EÚ) č. 347/2013 a v nariadení o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry, a na dosiahnutie ich cieľov. Finančné nástroje sú založené na hodnoteniach ex ante nedokonalostí trhu alebo suboptimálnych investičných situáciách a investičných potrebách. Hlavné podmienky a postupy týkajúce sa jednotlivých finančných nástrojov sú ustanovené v časti III prílohy I k tomuto nariadeniu.

2. Celkový príspevok z rozpočtu Únie na finančné nástroje nepresiahne 10 % celkového finančného krytia NPE uvedeného v článku 5 ods. 1.

3. Všetky finančné nástroje zriadené podľa nariadenia (ES) č. 680/2007 a nástroj na rozdelenie rizika pre projektové dlhopisy zriadené podľa rozhodnutia č. 1639/2006/ES sa v prípade, že je to uplatniteľné, môžu na základe predchádzajúceho hodnotenia zlúčiť spolu s nástrojmi podľa tohto nariadenia.

Zlúčenie projektových dlhopisov podlieha predbežnej správe, ktorá sa vypracuje v druhej polovici roka 2013, ako sa ustanovuje v nariadení (ES) č. 680/2007 a v rozhodnutí č. 1639/2006/ES. Iniciatíva projektových dlhopisov sa začína postupne realizovať počas rokov 2014 a 2015 do výšky stropu 230 000 000 EUR. Plná realizácia iniciatívy závisí od nezávislého hodnotenia v plnom rozsahu, ktoré sa vykoná v roku 2015, ako sa ustanovuje v nariadení (ES) č. 680/2007 a v rozhodnutí č. 1639/2006/ES. Komisia na základe tohto hodnotenia a na základe zohľadnenia všetkých možností posúdi navrhnutie vhodných regulačných zmien vrátane legislatívnych zmien, a to najmä vtedy, keď sa ukáže, že predpokladaná odozva na trhu nie je uspokojivá, alebo keď sa objavia dostatočne dlhodobo dostupné alternatívne zdroje dlhodobého dlhového financovania.

4. Použiť sa môžu tieto finančné nástroje:

a) kapitálové nástroje, napríklad investičné fondy zamerané na poskytovanie rizikového kapitálu na opatrenia prispievajúce k projektom spoločného záujmu;

b) úvery a/alebo záruky, ktorých poskytovanie sa uľahčuje pomocou nástrojov na zdieľanie rizika, vrátane podporného úverového mechanizmu pre projektové dlhopisy, ktoré slúžia na zaistenie individuálnych projektov alebo portfólií projektov a ktoré vydala finančná inštitúcia zo svojich vlastných zdrojov s príspevkom Únie na tvorbu rezerv a/alebo alokáciu kapitálu.

Článok 15

Podmienky poskytovania finančnej pomoci prostredníctvom finančných nástrojov

1. Opatrenia podporované prostredníctvom finančných nástrojov sa vyberajú na základe pripravenosti, pričom sa zohľadňuje sektorová diverzifikácia v súlade s článkami 3 a 4, ako aj geografická rovnováha v členských štátoch. Opatrenia spĺňajú tieto kritériá:

▼B

a) majú európsku pridanú hodnotu;

b) zodpovedajú cieľom stratégie Európa 2020;

c) prinášajú pákový efekt, pokiaľ ide o podporu Únie, čo znamená, že ich cieľom je mobilizovať celkové investície prevyšujúce veľkosť príspevku Únie podľa vopred definovaných ukazovateľov.

2. Únia, ktorýkoľvek členský štát a iní investori môžu poskytovať finančnú pomoc navyše príspevkov získaných použitím finančných nástrojov pod podmienkou, že Komisia súhlasí so všetkými zmenami kritérií oprávnenosti opatrení a/alebo investičnej stratégie príslušného nástroja, ktoré môžu byť potrebné z dôvodu dodatočných príspevkov.

3. Cieľom finančných nástrojov je zvýšiť multiplikačný efekt výdavkov Únie pritiahnutím dodatočných zdrojov od súkromných investorov. Finančné nástroje môžu vytvárať akceptovateľné výnosy potrebné na dosiahnutie cieľov ostatných partnerov alebo investorov, pričom ich cieľom je zároveň zachovať hodnotu aktív poskytnutých prostredníctvom rozpočtu Únie.

4. Finančné nástroje podľa tohto nariadenia sa môžu kombinovať s grantmi financovanými z rozpočtu Únie.

5. Komisia môže v pracovných programoch uvedených v článku 17 stanoviť dodatočné podmienky v súlade so špecifickými potrebami sektorov dopravy, telekomunikácií a energetiky.

Článok 16

Opatrenia v tretích krajinách

Opatrenia v tretích krajinách sa môžu podporovať prostredníctvom finančných nástrojov, ak sú takéto opatrenia potrebné na realizáciu projektu spoločného záujmu.

KAPITOLA VI

Tvorba programov, realizácia a kontrola

Článok 17

Viacročné a/alebo ročné pracovné programy

1. Komisia prijíma prostredníctvom vykonávacích aktov viacročné a ročné pracovné programy pre každý sektor dopravy, telekomunikácií a energetiky. Komisia môže prijímať aj viacročné a ročné pracovné programy, ktoré sa týkajú viac ako jedného sektora. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25 ods. 2.

2. Komisia preskúma viacročné pracovné programy minimálne v polovici trvania. V prípade potreby upraví viacročný pracovný program prostredníctvom vykonávacieho aktu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25 ods. 2.

▼B

3. Komisia prijme viacročné pracovné programy v sektore dopravy pre projekty spoločného záujmu uvedené v časti I prílohy I.

Výška finančného krytia sa pohybuje v rozsahu od 80 % do 85 % rozpočtových prostriedkov uvedených v článku 5 ods. 1 písm. a).

Projekty uvedené v časti I prílohy I nie sú pre členské štáty z hľadiska programových rozhodnutí záväzné. Rozhodnutie o realizácii týchto projektov je v právomoci členských štátov a závisí od kapacít financovania z verejných zdrojov a od sociálno-ekonomickej životaschopnosti týchto projektov v súlade s článkom 7 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

4. Komisia prijme ročné pracovné programy v sektoroch dopravy, telekomunikácií a energetiky pre projekty spoločného záujmu, ktoré nie sú súčasťou viacročných pracovných programov.

5. Komisia pri prijímaní viacročných a sektorových ročných pracovných programov určí podmienky účasti a kritériá na vyhodnotenie ponúk v súlade s cieľmi a prioritami ustanovenými v článkoch 3 a 4 tohto nariadenia a v nariadeniach (EÚ) č. 1315/2013 a (EÚ) č. 347/2013 alebo v nariadení o usmerneniach pre transeurópske siete v oblasti telekomunikačnej infraštruktúry. Pri určovaní kritérií na vyhodnotenie ponúk Komisia zohľadní všeobecné usmernenia stanovené v časti V prílohy I k tomuto nariadeniu.

6. Pokiaľ ide o sektor energetiky, v prvých dvoch ročných pracovných programoch sa prioritne zohľadnia projekty spoločného záujmu a súvisiace opatrenia zamerané na odstránenie energetickej izolácie a úzkych miest, ako aj na dokončenie vnútorného trhu s energiou.

7. Pracovné programy sa koordinujú tak, aby sa využila synergia medzi sektormi dopravy, energetiky a telekomunikácií, predovšetkým v takých oblastiach ako inteligentné energetické siete, elektrická mobilita, inteligentné a udržateľné dopravné systémy, spoločné práva voľného priechodu alebo prepájanie infraštruktúr. Komisia prijme aspoň jednu viacsektorovú výzvu na predkladanie návrhov pre opatrenia oprávnené podľa článku 7 ods. 5, pričom finančné sumy pridelené pre každý sektor sú úmerné podielu každého sektora na oprávnených nákladoch týchto opatrení vybraných na financovanie v rámci NPE.

Článok 18

Udelenie finančnej pomoci Únie

1. Po každej výzve na predkladanie návrhov na základe viacročného pracovného programu alebo ročného pracovného programu ako sa uvádza v článku 17 Komisia, konajúc v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25, rozhodne o sume finančnej pomoci, ktorá sa udelí vybraným projektom alebo častiam projektov. Komisia stanoví podmienky a spôsoby ich realizácie.

▼B

2. Komisia informuje príjemcov a príslušné členské štáty o každej udelenej finančnej pomoci.

Článok 19

Ročné splátky

Komisia môže rozdeliť viazané rozpočtové prostriedky na ročné splátky. V takom prípade Komisia viaže ročné splátky tak, že berie do úvahy pokrok v realizácii opatrení, ktorým sa poskytuje finančná pomoc, ich odhadované potreby a dostupné rozpočtové prostriedky.

Komisia oznamuje príjemcom grantov, príslušným členským štátom a – ak sa to vzťahuje na finančné nástroje – dotknutým finančným inštitúciám orientačný harmonogram týkajúci sa viazania jednotlivých ročných splátok.

Článok 20

Prenos ročných rozpočtových prostriedkov

Rozpočtové prostriedky, ktoré sa nepoužili do konca rozpočtového roka, pre ktorý boli zahrnuté do rozpočtu, sa prenášajú v súlade s nariadením (EÚ). č. 966/2012.

Článok 21

Delegované akty

1. Komisia je v prípade schválenia príslušným členským štátom/príslušnými členskými štátmi podľa článku 172 druhého odseku ZFEÚ splnomocnená v súlade s článkom 26 tohto nariadenia prijímať delegované akty týkajúce sa úpravy časti I prílohy I k tomuto nariadeniu, aby sa zohľadnili meniace sa priority financovania v transeurópskych sieťach a zmeny týkajúce sa projektov spoločného záujmu uvedených v nariadení (EÚ) č. 1315/2013. Pri zmene časti I prílohy I k tomuto nariadeniu Komisia zabezpečí:

a) že projekty spoločného záujmu v súlade s nariadením (EÚ) č. 1315/2013 sa pravdepodobne zrealizujú v úplnom alebo čiastočnom rozsahu v rámci viacročného finančného rámca na roky 2014 – 2020;

b) aby boli úpravy v súlade s kritériami oprávnenosti stanovenými v článku 7 tohto nariadenia;

c) pokiaľ ide o časť I prílohy I k tomuto nariadeniu, aby všetky oddiely obsahovali projekty týkajúce sa infraštruktúry, ktorých realizácia si bude vyžadovať ich zaradenie do viacročného pracovného programu podľa článku 17 ods. 3 tohto nariadenia, a to bezo zmeny smerovania koridorov základnej siete.

▼B

2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 tohto nariadenia prijímať delegované akty, ktorými upraví hlavné podmienky a postupy ustanovené v časti III prílohy I k tomuto nariadeniu, ktorým sa upravuje príspevok Únie v súvislosti s každým finančným nástrojom zriadeným v rámci dlhového rámca a kapitálového rámca ustanovených v časti III prílohy I k tomuto nariadeniu, a to v súlade s výsledkami predbežnej správy a nezávislého hodnotenia pilotnej fázy iniciatívy projektových dlhopisov v rámci stratégie Európa 2020 v plnom rozsahu, ktorá bola ustanovená podľa rozhodnutia č. 1639/2006/ES a nariadenia (ES) č. 680/2007, a ktorými zohľadní meniace sa trhové podmienky s cieľom optimalizovať navrhovanie a implementáciu finančných nástrojov podľa tohto nariadenia.

Komisia pri zmene časti III prílohy I k tomuto nariadeniu v prípadoch stanovených v prvom pododseku vždy zabezpečí, že:

a) zmeny sa vykonajú v súlade s požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012, vrátane hodnotenia ex ante uvedeného v článku 140 ods. 2 písm. f); a

b) zmeny sa obmedzia na:

i) úpravu prahu dlhového financovania prostredníctvom podriadeného dlhu, ako sa uvádza v bode I.1 písm. a) a bode I.1 písm. b) časti III prílohy I k tomuto nariadeniu, a to v snahe dosiahnuť sektorovú diverzifikáciu a regionálnu rovnováhu v členských štátoch v súlade s článkom 15;

ii) úpravu prahu nadriadeného financovania dlhu, ako sa uvádza v bode I.1 písm. a) časti III prílohy I k tomuto nariadeniu, s cieľom dosiahnuť sektorovú diverzifikáciu a regionálnu rovnováhu v členských štátoch v súlade s článkom 15;

iii) kombináciu s inými zdrojmi financovania, ako sa uvádza v bodoch I.3 a II.3 časti III prílohy I;

iv) výber poverených subjektov, ako sa uvádza v bodoch I.4 a II.4 časti III prílohy I; a

v) oceňovanie a zdieľanie rizika a výnosov, ako sa uvádza v bodoch I.6 a II.6 časti III prílohy I.

3. V sektore dopravy a v rámci všeobecných cieľov stanovených v článku 3 a špecifických sektorových cieľov uvedených v článku 4 ods. 1 písm. a) je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty podrobne stanovujúce priority financovania, ktoré sa majú v zohľadniť v pracovných programoch uvedených v článku 17 počas trvania NPE pre oprávnené činnosti podľa článku 7 ods. 2. Komisia prijme delegovaný akt do 22. decembra 2014.

4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými zvýši strop ustanovený v článku 14 ods. 2 až do 20 %, ak sú splnené tieto podmienky:

▼B

i) hodnotenie pilotnej fázy iniciatívy projektových dlhopisov, ktoré sa uskutoční v roku 2015, je pozitívne; a

ii) využívanie finančných nástrojov v zmysle zmluvných záväzkov týkajúcich sa projektov presiahne 8 %.

5. Ak sa preukáže, že je potrebné odchýliť sa od alokácie na špecifický cieľ v oblasti dopravy o viac ako päť percentuálnych bodov, Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými zmení orientačné percentuálne hodnoty stanovené v časti IV prílohy I.

6. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými upraví zoznam všeobecných usmernení uvedených v časti V prílohy I, ktoré sa majú vziať do úvahy pri určovaní kritérií na vyhodnotenie ponúk s cieľom zohľadniť strednodobé hodnotenie tohto nariadenia v polovici trvania alebo závery vyvodené z jeho uplatňovania. Urobí tak spôsobom zlučiteľným s príslušnými usmerneniami pre jednotlivé sektory.

Článok 22

Zodpovednosť príjemcov a členských štátov

Príjemcovia a členské štáty v rámci príslušnej oblasti svojej zodpovednosti a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti príjemcov na základe podmienok, ktoré sa vzťahujú na granty, vynaložia maximálne úsilie na realizáciu projektov spoločného záujmu, ktoré prijímajú finančnú pomoc Únie poskytnutú podľa tohto nariadenia.

Členské štáty v úzkej spolupráci s Komisiou vykonávajú technické monitorovanie a finančnú kontrolu opatrení a potvrdzujú, že výdavky, ktoré vznikli v súvislosti s projektmi alebo časťami projektov, boli vyplatené, pričom toto vyplatenie prebehlo v súlade s príslušnými pravidlami. Členské štáty môžu požiadať Komisiu o účasť na kontrolách a inšpekciách na mieste.

Členské štáty každoročne informujú Komisiu, ak je to vhodné prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému, o pokroku dosiahnutom pri realizácii projektov spoločného záujmu a investíciách zrealizovaných na tento účel, vrátane výšky podpory použitej na účel dosiahnutia cieľov súvisiacich so zmenou klímy. Komisia na tomto základe zverejňuje a aspoň raz ročne aktualizuje informácie o osobitných projektoch v rámci NPE.

Článok 23

Súlad s politikami a právom Únie

Podľa tohto nariadenia sa financujú len tie opatrenia, ktoré sú v súlade s právom Únie a s jej príslušnými politikami.

▼B

Článok 24

Ochrana finančných záujmov Únie

1. Komisia prijme primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby pri realizácii opatrení financovaných podľa tohto nariadenia boli finančné záujmy Únie chránené uplatňovaním preventívnych opatrení proti podvodom, korupcii a akýmkoľvek iným nezákonným činnostiam účinnými kontrolami a v prípade zistenia nezrovnalostí vymáhaním nenáležite vyplatených súm a prípadne aj účinnými, primeranými a odrádzajúcimi správnymi a finančnými sankciami.

2. Komisia alebo jej zástupcovia a Dvor audítorov majú právomoc na základe dokumentov a kontrol na mieste vykonať audit opatrení všetkých príjemcov grantov, implementačných subjektov, dodávateľov a subdodávateľov, ktorí získali finančné prostriedky Únie na základe tohto nariadenia.

3. Európsky úrad pre boj proti podvodom (OLAF) môže vykonávať vyšetrovania vrátane kontrol a inšpekcií na mieste v súlade s ustanoveniami a postupmi stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 ([1]) a nariadení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ([2]) aby zistil, či došlo k podvodu, korupcii alebo akémukoľvek inému protiprávnemu konaniu poškodzujúcemu finančné záujmy Únie v súvislosti s dohodou o grante alebo rozhodnutím či zákazkou financovanou na základe tohto nariadenia.

4. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1, 2 a 3, platí, že dohody o spolupráci s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami, dohody o grante, rozhodnutia o grante a zákazky, ktoré sú výsledkom vykonávania tohto nariadenia, obsahujú ustanovenia, ktorými sa Komisii, Dvoru audítorov a úradu OLAF výslovne udeľuje právo na vykonávanie takýchto auditov a vyšetrovaní v závislosti od ich príslušných právomocí.

HLAVA II

VŠEOBECNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 25

Postup výboru

1. Komisii pomáha koordinačný výbor NPE. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje sa na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 z 11. septembra 2013 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF), ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 a nariadenie Rady (Euratom) č. 1074/1999 (Ú. v. EÚ 248, 18.9.2013, s. 1).

([2]) Nariadenie Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 z 11. novembra 1996 o kontrolách a inšpekciách na mieste, vykonávaných Komisiou s cieľom ochrany finančných záujmov Európskych spoločenstiev pred spreneverou a inými podvodmi (Ú. v. ES L 292, 15.11.1996, s. 2).

▼B

3. Výbor zabezpečí vypracovanie horizontálneho prehľadu pracovných programov uvedených v článku 17 na účely zabezpečenia ich jednotnosti a určenia, využívania a posudzovania synergií medzi sektormi dopravy, telekomunikácií a energetiky. Snaží sa predovšetkým koordinovať tieto pracovné programy s cieľom umožniť viacsektorové výzvy na predkladanie návrhov.

Článok 26

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 21 sa Komisii udeľuje na obdobie od 1. januára 2014 do 31. decembra 2020.

3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 21 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 21 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 27

Hodnotenie

1. Najneskôr do 31. decembra 2017 Komisia v spolupráci s príslušnými členskými štátmi a príjemcami vypracuje hodnotiacu správu, ktorú predloží Európskemu parlamentu a Rade a ktorá sa bude týkať dosahovania cieľov všetkých opatrení (na úrovni výsledkov a vplyvov), efektívnosti využívania zdrojov a európskej pridanej hodnoty NPE, a to s cieľom prijať rozhodnutie o obnovení, zmene alebo pozastavení opatrení. V hodnotení sa overujú aj možnosti zjednodušenia, vnútorná a vonkajšia jednotnosť opatrení, či sú všetky ciele naďalej relevantné, ako aj to, ako prispievajú k prioritám Únie týkajúcim sa inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, vrátane ich vplyvu na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť. Súčasťou hodnotiacej správy je aj posúdenie úspor z rozsahu dosiahnutých Komisiou vo finančnej, technickej a personálnej oblasti pri riadení NPE a prípadne posúdenie celkového počtu projektov, ktoré využívajú synergie medzi sektormi. V tomto posúdení sa preskúma aj možnosť zefektívnenia finančných nástrojov. V hodnotiacej správe sa zohľadnia výsledky hodnotenia dlhodobého vplyvu predchádzajúcich opatrení.

▼B

2. V rámci NPE sa zohľadní nezávislé hodnotenie iniciatívy projektových dlhopisov v rámci stratégie Európa 2020 v plnom rozsahu, ktoré sa má vykonať v roku 2015. Na základe tohto hodnotenia Komisia a členské štáty posúdia relevantnosť iniciatívy projektových dlhopisov v rámci stratégie Európa 2020 a jej účinnosť pri zväčšovaní objemu investícií do prioritných projektov a zefektívňovaní výdavkov Únie.

3. Komisia uskutoční hodnotenie ex post v úzkej spolupráci s členskými štátmi a príjemcami podpory. V hodnotení ex post sa preskúma efektívnosť a účinnosť NPE a jeho vplyv na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť, ako aj jeho príspevok k prioritám Únie súvisiacim s inteligentným, udržateľným a inkluzívnym rastom a rozsah a výsledky podpory vynaloženej na účel dosiahnutia cieľov súvisiacich so zmenou klímy.

4. V hodnoteniach sa zohľadní dosiahnutie pokroku hodnoteného vzhľadom na výkonnostné ukazovatele uvedené v článkoch 3 a 4.

5. Komisia oznámi závery uvedených hodnotení Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov.

6. Komisia a členské štáty môžu s pomocou ostatných potenciálnych príjemcov uskutočniť hodnotenie metód realizácie projektov, ako aj vplyvu ich realizácie, aby posúdili, či boli dosiahnuté ciele vrátane cieľov ochrany životného prostredia.

7. Komisia môže požiadať príslušný členský štát, ktorého sa týka projekt spoločného záujmu, aby uskutočnil špecifické hodnotenie opatrení a súvisiacich projektov financovaných na základe tohto nariadenia alebo aby jej prípadne poskytol informácie a pomoc potrebnú na hodnotenie takýchto projektov.

Článok 28

Informovanosť, komunikácia a propagácia

1. Príjemcovia a prípadne aj dotknuté členské štáty zabezpečia, aby sa pre pomoc poskytnutú na základe tohto nariadenia zabezpečila náležitá propagácia a aby sa v súvislosti s ňou uplatňovala náležitá transparentnosť s cieľom informovať verejnosť o úlohe Únie pri realizácii projektov.

2. Komisia vykonáva informačné a komunikačné činnosti súvisiace s projektmi a výsledkami NPE. Zdroje pridelené na komunikačné činnosti podľa článku 5 ods. 2 takisto slúžia na pokrytie spoločnej komunikácie politických priorít Únie, pokiaľ sa týkajú všeobecných cieľov uvedených v článku 3.

▼B

Článok 29

Zmena nariadenia (EÚ) č. 913/2010

Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa týmto mení takto:

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 913/2010 sa nahrádza textom prílohy II k tomuto nariadeniu. V dôsledku toho sa na revidované koridory železničnej nákladnej dopravy naďalej vzťahujú ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

Článok 30

Prechodné ustanovenia

Toto nariadenie nemá vplyv na pokračovanie alebo úpravu, vrátane celkového alebo čiastočného zrušenia, príslušných projektov, a to až do ich ukončenia, ani finančnej pomoci poskytnutej Komisiou podľa nariadení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010, alebo iných právnych predpisov, ktoré sa na túto pomoc vzťahujú k 31. decembru 2013 a ktoré sa ďalej na tieto činnosti vzťahujú až do ich ukončenia.

Článok 31

Zrušenie

Bez toho, aby bol dotknutý článok 30 tohto nariadenia sa týmto zrušujú nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 s účinnosťou od 1. januára 2014.

Článok 32

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2014.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

PRÍLOHA I

ČASŤ I

ZOZNAM PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÝCH PROJEKTOV ZÁKLADNEJ SIETE V SEKTORE DOPRAVY

1. **Horizontálne priority**

Inovačné riadenie a služby	Jednotné európske nebo – systém SESAR
Inovačné riadenie a služby	Systémy telematických aplikácií pre cestnú a železničnú dopravu, vnútrozemské vodné cesty a plavidlá (ITS, ERTMS, RIS a VTMIS)
Inovačné riadenie a služby	Prístavy základnej námornej siete, námorné diaľnice a letiská, bezpečná a zabezpečená infraštruktúra
Nové technológie a inovácia	Nové technológie a inovácia v súlade s článkom 33 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013

2. **Koridory základnej siete**

Baltsko – jadranský koridor

SMEROVANIE:

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

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Gdynia – Katowice	železnica	práce
Gdynia, Gdańsk	prístavy	prepojenie prístavu, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem
Warszawa – Katowice	železnica	práce
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	železnica	práce
Świnoujście, Szczecin	prístav	prepojenia prístavov
Bielsko Biala – Žilina	cesta	práce
Katowice – Ostrava – Brno – Wien a Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	železnica	práce, predovšetkým pokiaľ ide o cezhraničné úseky PL – CZ, CZ –AT, PL – SK a SK – AT; trať Brno – Přerov; (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem a prepojení letísk so železnicou

▼B

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venezia – Ravenna	železnica	čiastočná výstavba nových tratí (tunel na úpätí Semmeringu a železničná trať Koralm), modernizácia železnice; práce prebiehajú; (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem; modernizácia existujúcej dvojkoľajovej trate medzi Udine – Cervignano a Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	železnica	štúdie a práce na druhej trati
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	prístavy	prepojenie prístavov; (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem

Koridor Severné more – Baltské more

SMEROVANIE:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Hranica s Bieloruskom – 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

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Helsinki – Tallinn	prístavy, námorné diaľnice	prepojenia prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem a ich prepojení, kapacity na lámanie ľadu, námorné diaľnice
Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa	železnica	(podrobné) štúdie novej plne interoperabilnej trate s UIC rozchodom; práce na novej trati sa majú začať do roku 2020, modernizácia novej trate na území Poľska; prepojenia železníc – letísk/prístavov, terminály železničnej/cestnej dopravy, námorné diaľnice
Ventspils – Rīga	železnica	modernizácia, prepojenia prístavu, námorné diaľnice
Klaipėda – – Kaunas	železnica	modernizácia, prepojenia prístavu, námorné diaľnice
Kaunas – Vilnius	železnica	modernizácia, prepojenia letísk, terminály železničnej/cestnej dopravy

▼B

Koridor Via Baltica	cesta	práce na cezhraničných úsekoch (EE, LV, LT, PL)
Hranica s Bieloruskom – Warszawa – Poznań – hranica s Nemeckom	železnica	práce na existujúcej trati, štúdie vysokorýchlostnej železnice
Hranica s Poľskom – Berlin – Hannover – Amsterdam/ Rotterdam	železnica	štúdie a modernizácia viacerých úsekov (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	železnica	štúdie a práce
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, západonemecké prieplavy, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie, práce na lepšej splavnosti a modernizácia vodných ciest a plavebných komôr
Plavebné komory v Amsterdame & Amsterdam – Rijnkanaal	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	prebiehajú štúdie o plavebných komorách; prístav: prepojenia (štúdie a práce vrátane modernizácie plavebnej komory Beatrix)

Stredomorský koridor

SMEROVANIE:

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 – hranica s Ukrajinou

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Algeciras – Madrid	železnica	prebiehajú štúdie, práce sa majú začať do roku 2015 a ukončiť v roku 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	železnica	štúdie a práce
Madrid–Zaragoza–Barcelona	železnica	modernizácia existujúcich tratí (koľajový rozchod, vedľajšie trate, platformy)
Valencia – Tarragona – Barcelona	železnica	výstavba v rokoch 2014 – 2020
Barcelona	prístav	prepojenie železnice s prístavom a letiskom
Barcelona – Perpignan	železnica	cezhraničný úsek, prebiehajú práce, nová trať sa dokončí do roku 2015, modernizácia existujúcej trate (koľajový rozchod, vedľajšie trate, platformy)
Perpignan – Montpellier	železnica	obchvat Nîmes – Montpellier sa má sprevádzkovať do roku 2017, Montpellier – Perpignan do roku 2020

▼B

Lyon	železnica	uvoľnenie úzkych miest v Lyone: štúdie a práce
Lyon – Avignon – Marseille	železnica	modernizácia
Lyon – Torino	železnica	cezhraničný úsek, práce na tuneli; štúdie príjazdových ciest a práce na nich
Milano – Brescia	železnica	čiastočná modernizácia a čiastočne nová vysokorýchlostná trať
Brescia – Venezia – Trieste	železnica	práce na viacerých úsekoch sa majú začať do roku 2014 v súčinnosti s modernizačnými opatreniami v prekrývajúcich sa úsekoch ako v rámci baltsko-jadranského koridoru
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	vnútrozemské prístavy	prepojenie prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem
Trieste – Divača	železnica	prebiehajú štúdie a čiastočná modernizácia; cezhraničný úsek sa má zrealizovať do (po) roku 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	železnica	štúdie a modernizácia/čiastočne nová trať
Rijeka – Zagreb – Budapest	železnica	štúdie a práce (vrátane výstavby novej trate a druhej trasy medzi Rijekou a hranicou s Maďarskom)
Rijeka	prístav	modernizácia a rozvoj infraštruktúry, rozvoj multimodálnych platforiem a prepojení
Ljubljana – Zagreb	železnica	štúdie a práce
Uzol Ljubljana	železnica	železničný uzol Ljubljana vrátane multimodálnej platformy; prepojenie železnice a letiska
Pragersko – Zalalövö	železnica	cezhraničný úsek: štúdie, práce sa majú začať do roku 2020
Lendava – Letenye	cesta	modernizácia cezhraničného úseku
Boba– Székesfehérvár	železnica	modernizácia
Budapest – Miskolc – hranica s Ukrajinou	železnica	modernizácia
Vásárosnamény – hranica s Ukrajinou	cesta	modernizácia cezhraničného úseku

Koridor Orient/východné Stredomorie

SMEROVANIE:

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 – hranica s Tureckom

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína– Patras/Igoumenitsa

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Dresden - Praha	železnica	štúdie vysokorýchlostnej železnice
Praha	železnica	modernizácia, obchvat pre nákladnú železničnú dopravu; železničné spojenie s letiskom
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie o riekach Labe a Vltava, práce na lepšej splavnosti a modernizácia
Plavebné komory v Děčíne	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie
Praha - Brno – Břeclav	železnica	modernizácia vrátane železničného uzla Brno a multimodálnej platformy
Břeclav – Bratislava	železnica	cezhraničný úsek, modernizácia
Bratislava – Hegyeshalom	železnica	cezhraničný úsek, modernizácia
Mosonmagyaróvár – hranica so Slovenskom	cesta	modernizácia cezhraničného úseku
Tata – Biatorbágy	železnica	modernizácia
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	železnica	modernizácia v Maďarsku takmer dokončená, prebieha v Rumunsku
Vidin – Sofia – Burgas/ hranica s Tureckom Sofia – Thessaloniki – Athina/Piraeus	železnica	štúdie a práce Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athina; modernizácia Sofia – Burgas/hranica s Tureckom
Vidin – Craiova	cesta	modernizácia cezhraničného úseku
Thessaloniki, Igoumenitsa	prístav	modernizácia a rozvoj infraštruktúry, multimodálne prepojenia
Athina/Piraeus/Heraklion – Lemesos	prístav, námorné diaľnice	kapacita prístavu a multimodálne prepojenia
Lemesos – Lefkosia	prístavy, multimodálne platformy	modernizácia modálneho prepojenia vrátane južného okruhu Lefkosia, štúdie a práce, systémy riadenia dopravy
Lefkosia – Larnaca	multimodálne platformy	multimodálne prepojenia a systémy telematických aplikácií

▼B

Patras	prístav	prepojenie prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem
Athina – Patras	železnica	štúdie a práce, prepojenia prístavov

Škandinávsko-stredomorský koridor

SMEROVANIE:

Hranica s Ruskom – 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

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

HaminaKotka – Helsinki	prístav, železnica	prepojenia prístavu, modernizácia železnice, kapacity na lámanie ľadu
Helsinki	železnica	spojenie letiska so železnicou
Hranica s Ruskom – Helsinki	železnica	prebiehajú práce
Helsinki – Turku	železnica	modernizácia
Turku/Naantali – Stockholm	prístavy, námorné diaľnice	prepojenia prístavov, kapacity na lámanie ľadu
Stockholm – Malmö (škandinávsky trojuholník)	železnica	prebiehajú práce na špecifických úsekoch
Trelleborg – Malmö – Göteborg – hranica s Nórskom	železnica, prístav, námorné diaľnice	práce, multimodálne platformy a spojenie prístavov s okolitým územím
Fehmarn	železnica	prebiehajú štúdie, stavebné práce na pevnom spojení na trati Fehmarn Belt majú začať v roku 2015
København – Hamburg cez Fehmarn: prístupové trasy	železnica	prístupové trasy do Dánska sa majú dokončiť do roku 2020, prístupové trasy do Nemecka sa majú dokončiť v 2 etapách: elektrifikácia jednokoľajovej trate s dokončením pevného spojenia a dvojkoľajovej trate o sedem rokov neskôr
Rostock	prístavy, námorné diaľnice	prepojenie prístavov so železnicou; nízkoemisné trajekty; kapacity na lámanie ľadu
Rostock – Berlin – Nürnberg	železnica	štúdie a modernizácia
Hamburg/Bremen – Hannover	železnica	prebiehajú štúdie

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	železnica	prebiehajú práce, majú sa dokončiť do roku 2017
München – Wörgl	železnica	prístup k tunelu na úpätí Brenneru a cezhraničný úsek: štúdie
Tunel na úpätí Brenneru	železnica	štúdie a práce
Fortezza – Verona	železnica	štúdie a práce
Napoli – Bari	železnica	štúdie a práce
Napoli – Reggio Calabria	železnica	modernizácia
Verona – Bologna	železnica	prebieha modernizácia
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	prístavy	prepojenie prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem
Messina – Catania – Augusta/Palermo	železnica	modernizácia (zvyšné úseky)
Palermo/Taranto – Valletta/ Marsaxlokk	prístavy, námorné diaľnice	prepojenia prístavov
Valletta – Marsaxlokk	prístav, letisko	modernizácia modálneho prepojenia, vrátane Marsaxlokk–Luqa–Valletta
Bologna – Ancona	železnica	modernizácia

Rýnsko-alpský koridor

SMEROVANIE:

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

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Genova	prístav	prepojenia prístavu
Genova – Milano/Novara – hranica so Švajčiarskom	železnica	štúdie, práce sa začnú do roku 2020
Basel – Antwerpen/ Rotterdam – Amsterdam	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	práce na lepšej splavnosti
Karlsruhe – Basel	železnica	prebiehajú práce
Frankfurt – Mannheim	železnica	prebiehajú štúdie
Liège	železnica	železničné spojenie s prístavom a letiskom
Rotterdam – Zevenaar	železnica	prebiehajú štúdie a modernizácia

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	železnica	prebiehajú práce
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – hranica s Nemeckom	železnica	modernizácia

Atlantický koridor

SMEROVANIE:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Vysokorýchlostná železnica Sines/Lisboa – Madrid	železnica, prístavy	prebiehajú štúdie a práce, modernizácia modálneho prepojenia prístavov Sines/Lisboa
Vysokorýchlostná železnica Porto – Lisboa	železnica	prebiehajú štúdie
Železničné spojenie Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	železnica	cezhraničný úsek, prebiehajú práce
Železničné spojenie Bergara – San Sebastián – Bayonne	železnica	dokončenie v Španielsku sa očakáva do roku 2016, vo Francúzsku do roku 2020
Bayonne – Bordeaux	železnica	prebiehajú verejné konzultácie
Bordeaux – Tours	železnica	prebiehajú práce
Paríž	železnica	južný vysokorýchlostný obchvat
Baudrecourt – Mannheim	železnica	modernizácia
Baudrecourt – Strasbourg	železnica	prebiehajú práce, majú sa dokončiť do roku 2016
Le Havre – Paris	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	modernizácia
Le Havre – Paris	železnica	štúdie, modernizácia
Le Havre	prístav, železnica	štúdie a práce na kapacite prístavu, námorných diaľniciach a prepojeniach

Koridor Severné more – Stredomorie

SMEROVANIE:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London/Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Corcaigh/Cork – Dublin – Baile Átha Cliath/Belfast	železnica	štúdie a práce; prepojovacie trate v Baile Átha Cliath/Dubline (DART);
Belfast	prístav, multimodálne spojenia	modernizácia
Glasgow – Edinburgh	železnica	modernizácia
Manchester – Liverpool	železnica	modernizácia a elektrifikácia vrátane uzla Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	železnica	modernizácie trate pre nákladnú železničnú dopravu
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	prístavy, železnica	štúdie a práce na kapacite prístavu, námorných diaľniciach a prepojeniach
Dunkerque	prístav	ďalší rozvoj multimodálnych platforiem a prepojení
Calais – Paris	železnica	predbežné štúdie
Bruxelles/Brussel	železnica	štúdie a práce (severojužné spojenie na konvenčnú a vysokorýchlostnú prevádzku)
Felixstowe – Midlands	železnica, prístav, multimodálne platformy	modernizácia železnice, prepojenia prístavu a multimodálnych platforiem
Maas vrátane Maaswerkenu	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	modernizácia
Albertkanaal/ prieplav Bocholt-Herentals	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	modernizácia
Koridor Rhine-Scheldt: Volkeraklock a Kreekaklock, Krammerlock a Lock Hansweert	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	prebiehajú štúdie o plavebných komorách;
Terneuzen	námorná doprava	prebiehajú štúdie o plavebných komorách; práce
Terneuzen – Gent	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie, modernizácia
Zeebrugge	prístav	plavebné komory štúdie, prepojenia (štúdie a práce)
Antwerpen	námorná doprava, prístav, železnica	plavebné komory: prebiehajú štúdie; prístav: prepojenia (vrátane druhého železničného spojenia s prístavom v Antverpách)
Rotterdam – Antwerpen	železnica	modernizácie trate pre nákladnú železničnú dopravu

▼B

Prieplav Seine Nord; Seine – Escaut	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce; modernizácia vrátane cezhraničných a multimodálnych spojení
Dunkerque – Lille	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	prebiehajú štúdie
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	modernizácia
Modernizácia vodných ciest vo Valónsku	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie, modernizácia, intermodálne prepojenia
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	železnica	prebiehajú práce
Antwerp – Namur – hranica s Luxemburskom – hranica s Francúzskom	železnica	modernizácie trate pre nákladnú železničnú dopravu
Strasbourg – Mulhouse – Basel	železnica	modernizácia
Železničné spojenie Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rhin – Rhône)	železnica	štúdie a práce
Lyon	železnica	východný obchvat: štúdie a práce
Prieplav Saône – Moselle/Rhin	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	prebiehajú predbežné štúdie
Rhône	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	modernizácia
Prístav Marseille-Fos	prístav	prepojenia a multimodálne terminály
Lyon – Avignon – prístav Marseille – Fos	železnica	modernizácia

Koridor Rýn – Dunaj

SMEROVANIE:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – hranica s Ukrajinou

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÉ ÚSEKY VRÁTANE PROJEKTOV:

Železničné spojenie Strasbourg – Kehl Appenweier	železnica	práce na prepojení Appenweieru
Karlsruhe – Stuttgart – München	železnica	prebiehajú štúdie a práce
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – hranica s Ukrajinou	železnica	modernizácia, multimodálne platformy

▼B

Zlín – Žilina	cesta	cezhraničný cestný úsek
München – Praha	železnica	štúdie a práce
Nürnberg – Praha	železnica	štúdie a práce
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	železnica	prebiehajú štúdie a práce
Salzburg – Wels	železnica	štúdie
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	železnica	štúdie a práce
Železničné spojenie Wels – Wien	železnica	dokončenie sa očakáva do roku 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	železnica	štúdie vysokorýchlostnej železnice (vrátane usporiadania prepojení medzi uvedenými troma mestami)
Budapest – Arad	železnica	štúdie vysokorýchlostného spojenia medzi Budapešťou a Aradom
Komárom – Komárno	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce pre cezhraničný most
Arad – Braşov – Bucureşti – Constanţa	železnica	modernizácia konkrétnych úsekov; štúdie vysokorýchlostnej trate
Main – prieplav Main–Dunaj	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce na viacerých úsekoch a úzkych miestach; prístavy na vnútrozemských vodných cestách: multimodálne prepojenia so železnicou
Slavonski Brod	prístav	štúdie a práce
Giurgiu, Galaţi	prístav	ďalší rozvoj multimodálnych platforiem a prepojení s vnútrozemím: štúdie a práce
Danube (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce na viacerých úsekoch a úzkych miestach; prístavy na vnútrozemských vodných cestách: multimodálne prepojenia
Sava	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce na viacerých úsekoch a úzkych miestach (vrátane cezhraničného mosta)
Prieplav Bucureşti – Dunăre Canal	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	štúdie a práce
Constanţa	prístav, námorné diaľnice	prepojenia prístavu, námorné diaľnice (vrátane služieb lámania ľadu)
Craiova – Bucureşti	železnica	štúdie a práce

3. **Iné úseky na základnej sieti**

Sofia – hranica s Bývalou juhoslovanskou republikou Macedónsko	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
Sofia – hranica so Srbskom	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
Timişoara – hranica so Srbskom	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
Wrocław – Praha	cezhraničný úsek	železnica	štúdie

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	cezhraničný úsek	cesta	práce
Brno – hranica s Rakúskom	cezhraničný úsek	cesta	modernizácia
Budapest – Zvolen	cezhraničný úsek	cesta	modernizácia
Budapest – hranica so Srbskom	cezhraničný úsek	železnica	štúdie
Botnický koridor: Luleå – Oulu	cezhraničný úsek	železnica	štúdie a práce
Iaşi – hranica s MD	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie a práce
Suceava – hranica s UA	cezhraničný úsek	železnica	štúdie a práce
Prioritné projekty vymedzené v prílohe III rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Praha – Linz, nová vysokokapacitná železnica: Centrálny Transpyrenejský prechod, „Železný Rýn“ (Rheidt – Antwerpen))	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
Târgu Neamt – Ungheni	cezhraničný úsek	cesta	modernizácia
Marijampolė – Kybartai (hranica Litvy a Ruska)	cezhraničný úsek	cesta	modernizácia
Vilnius – hranica s Litvou a Bieloruskom	cezhraničný úsek	cesta	modernizácia
Ioannina – Kakavia (hranica Grécka a Albánska)	cezhraničný úsek	cesta	štúdie
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (hranica Grécka a FYROM)	cezhraničný úsek	cesta	modernizácia
Serres – Promahonas – hranica Grécka a Bulharska	cezhraničný úsek	cesta	prebiehajú práce
Alexandroupoli – Kipoi hranica Grécka a Turecka	cezhraničný úsek	cesta	štúdie a práce
Dubrovnik – hranica Chorvátska a Čiernej Hory	cezhraničný úsek	cesta	práce
Kędzierzyn Koźle – hranica Chałupki	cezhraničný úsek	železnica	práce
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	úzke miesto	železnica, námorné diaľnice	prebiehajú práce (vrátane prístavov a multimodálnych platforiem)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	úzke miesto	železnica	štúdie
železnica Egnatia	úzke miesto	železnica	prebiehajú štúdie
Sundsvall – Umeå – Luleå	úzke miesto	železnica	štúdie a práce
Zagreb – hranica so Slovenskom	úzke miesto	železnica	štúdie a práce
A Coruña – Madrid (vysokorýchlostné spojenie pre cestujúcich)	úzke miesto	železnica	prebiehajú práce

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	iná základná sieť	železnica	práce
Mjölby – Hallsberg – Gävle	iná základná sieť	železnica	práce
Bothnian – Kiruna – hranica s Nórskom	iná základná sieť	železnica	štúdie a práce
Milford Haven – Swansea – Cardiff	iná základná sieť	železnica	modernizácia
Železničné spojenie Sionainn/Shannon– Faing/ Foynes – Gabhal Luimnigh/ Limerick junction	iná základná sieť	železnica	štúdie
Vysokorýchlostná doprava 2	iná základná sieť	železnica	štúdie a práce na vysokorýchlostnej trati Londýn – Midlands
hranica s Ukrajinou – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	iná základná sieť	železnica	práce
Riga – hranica s Ruskom a Bieloruskom	iná základná sieť	železnica	modernizácia
Vilnius – hranica s Bieloruskom	iná základná sieť	železnica	modernizácia, prepojenie s letiskom
Kybartai – Kaunas	iná základná sieť	železnica	modernizácia
Tallinn – Tartu – Koidula – hranica s Ruskom	iná základná sieť	železnica	modernizácia
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	iná základná sieť	železnica	štúdie vysokorýchlostnej trate
Bordeaux – Toulouse	iná základná sieť	železnica	štúdie vysokorýchlostnej trate
Helsinki – Oulu	iná základná sieť	železnica	modernizácia úsekov
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	iná základná sieť	železnica	štúdie a práce
Brunsbüttel – Kiel (Nord-Ostseecanal)	iná základná sieť	IWW – (vnútrozemské vodné cesty)	optimalizácia stavu splavnosti
Cardiff – Bristol – London	iná základná sieť	železnica	modernizácia vrátane projektu Crossrail
Alba–Iulia – Turda – Dej – Suceava – Paşcani – Iaşi	iná základná sieť	železnica	štúdie a práce
Bucureşti – Buzău	iná základná sieť	železnica	zlepšovanie a oprava železničnej infraštruktúry a prepojenia s vnútrozemím
Porúrie – Münster – Osnabrück – Hamburg	iná základná sieť	železnica	modernizácia úseku Münster – Lünen (dvojkoľajová trať)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	iná základná sieť	železnica	štúdie a práce
Ploiești – Suceava	iná základná sieť	železnica	štúdie
Heraklion	iná základná sieť	letisko, infraštruktúra/ systémy kombinovanej dopravy	štúdie a stavebné práce, modernizácia a rozvoj infraštruktúry, multimodálne prepojenia
Huelva – Sevilla	iná základná sieť	železnica	prebiehajú práce
Fredericia–Frederikshavn	iná základná sieť	železnica	modernizácia vrátane elektrifikácie
Barcelona – Valencia – Livorno	iná základná sieť	námorné diaľnice	modernizácia

ČASŤ II

ZOZNAM PRIORITNÝCH KORIDOROV INFRAŠTRUKTÚRY A OBLASTÍ V SEKTORE ENERGETIKY

1. **Prioritné koridory elektriny**

1) Morská sieť v oblasti Severného mora („NSOG“): rozvoj integrovanej elektrickej rozvodnej siete a s ňou spojených prepojení v Severnom mori, Írskom mori, Lamanšskom prielive, Baltskom mori a v susediacich vodách na prenos elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov energie na mori do centier jej spotreby a uchovávania a na zvýšenie cezhraničnej výmeny elektrickej energie.

   Dotknuté členské štáty: Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Luxembursko, Holandsko, Švédsko, Spojené kráľovstvo;

2) Severojužné elektrické prepojovacie vedenia v západnej Európe („NSI elektrina západ“): prepojovacie vedenia medzi členskými štátmi regiónu a s krajinami oblasti Stredozemia vrátane Pyrenejského polostrova najmä s cieľom začleniť elektrinu z obnoviteľných zdrojov energie a posilniť vnútroštátne infraštruktúry elektrických rozvodných sietí, aby sa podporila integrácia trhu v regióne.

   Dotknuté členské štáty: Rakúsko, Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko, Malta, Portugalsko, Španielsko, Spojené kráľovstvo;

3) Severojužné elektrické prepojovacie vedenia v strednej, východnej a juhovýchodnej Európe („NSI elektrina východ“): prepojenia a vnútroštátne vedenia v smere sever – juh a východ – západ, aby sa dokončil vnútorný trh a začlenila výroba energie z obnoviteľných zdrojov energie.

   Dotknuté členské štáty: Rakúsko, Bulharsko, Chorvátsko, Česká republika, Cyprus, Nemecko, Grécko, Maďarsko, Taliansko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko;

4) Plán prepojenia baltského trhu s energiou v elektrine („BEMIP elektrina“): prepojovacie vedenia medzi členskými štátmi v baltskom regióne a zodpovedajúce posilnenie vnútroštátnych infraštruktúr elektrických rozvodných sietí, aby pobaltské štáty prestali byť izolované a aby sa podporila integrácia trhu okrem iného začlenením výroby energie z obnoviteľných zdrojov energie v regióne.

   Dotknuté členské štáty: Dánsko, Estónsko, Fínsko, Nemecko, Lotyšsko, Litva, Poľsko a Švédsko;

▼B

2. **Prioritné koridory plynu**

1) Severojužné prepojenia plynovodov v západnej Európe („NSI plyn západ“): plynárenská infraštruktúra pre severojužné toky plynu v západnej Európe, aby sa ďalej diverzifikovali trasy dodávok a zvýšila krátkodobá miera dodávania plynu.

Dotknuté členské štáty: Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Taliansko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Portugalsko, Španielsko, Spojené kráľovstvo;

2) Severojužné prepojenia plynovodov v stredovýchodnej a juhovýchodnej Európe („NSI plyn východ“): plynárenská infraštruktúra pre regionálne spojenia medzi oblasťou Baltského mora, Adriatickým a Egejským morom, východným Stredomorím a Čiernym morom a s cieľom posilniť diverzifikáciu a zabezpečenie dodávok plynu.

Dotknuté členské štáty: Rakúsko, Bulharsko, Chorvátsko, Cyprus, Česká republika, Nemecko, Grécko, Maďarsko, Taliansko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko;

3) Preprava zemného plynu z oblasti Kaspického mora, Strednej Ázie, Stredného východu a východnej časti Stredomoria do Únie s cieľom posilniť diverzifikáciu dodávok plynu.

Dotknuté členské štáty: Rakúsko, Bulharsko, Chorvátsko, Česká republika, Cyprus, Francúzsko, Nemecko, Maďarsko, Grécko, Taliansko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko;

4) Plán prepojenia baltského trhu s energiou v plyne („BEMIP plyn“): plynárenská infraštruktúra, aby tri pobaltské štáty a Fínsko prestali byť závislé od jediného dodávateľa, aby sa zodpovedajúco posilnili vnútroštátne infraštruktúry rozvodných sietí a zvýšila diverzifikácia a bezpečnosť dodávok v oblasti Baltského mora.

Dotknuté členské štáty: Dánsko, Estónsko, Fínsko, Nemecko, Lotyšsko, Litva, Poľsko a Švédsko;

3. **Prioritné tematické oblasti**

1) Zavedenie inteligentných sietí: prijatie technológií inteligentných sietí v celej Únii s cieľom účinne spojiť správanie a konanie všetkých užívateľov napojených na elektrickú sieť, najmä výroba veľkých objemov elektriny z obnoviteľných alebo distribuovaných zdrojov energie a reakcia na dopyt spotrebiteľov.

Dotknuté členské štáty: všetky;

2) Elektrické diaľnice: prvé elektrické diaľnice do roku 2020 so zreteľom na výstavbu sústavy elektrických diaľnic v celej Únii, ktorá je schopná:

a) zvládať zvyšujúci nadbytok výroby elektriny z vetra v Severnom a Baltskom mori a v ich okolí a zvyšovanie výroby energie z obnoviteľných zdrojov na východe a juhu Európy aj v severnej Afrike;

b) prepojiť tieto nové výrobné centrá s hlavnými skladovacími kapacitami v severských krajinách, v Alpách a iných regiónoch s hlavnými centrami spotreby v strednej Európe a

c) zvládať čoraz variabilnejšie a decentralizovanejšie dodávky elektriny a čoraz pružnejší dopyt po elektrine.

Dotknuté členské štáty: všetky;

▼B

3) Cezhraničná sieť oxidu uhličitého: rozvoj infraštruktúry na prepravu oxidu uhličitého medzi členskými štátmi a so susednými tretími krajinami s ohľadom na zavádzanie zachytávania a ukladania oxidu uhličitého.

Dotknuté členské štáty: všetky.

ČASŤ III

PODMIENKY A POSTUPY TÝKAJÚCE SA FINANČNÝCH NÁSTROJOV

Cieľ a odôvodnenie

Cieľom finančných nástrojov v rámci NPE je uľahčovať prístup infraštruktúrnych projektov k projektovému a korporátnemu financovaniu, a to využívaním pákového efektu finančných prostriedkov Únie.

Finančné nástroje pomáhajú financovať projekty spoločného záujmu s jasnou európskou pridanou hodnotou a podporujú väčšie zapájanie sa súkromného sektora do dlhodobého financovania takýchto projektov v sektore dopravy, telekomunikácií a energetiky, vrátane širokopásmových sietí.

Finančné nástroje sú určené na podporu projektov s potrebami strednodobého až dlhodobého financovania a prinášajú väčší úžitok z hľadiska vplyvu na trh, administratívnej efektívnosti a využívania zdrojov.

Zainteresovaným subjektom v oblasti infraštruktúry, ako sú finančníci, verejné orgány, manažéri infraštruktúry, stavebné spoločnosti a prevádzkovatelia, poskytujú finančné nástroje ucelený trhovo orientovaný súbor nástrojov finančnej pomoci Únie.

Finančné nástroje pozostávajú z:

a) nástroja pre úvery a záruky, ktorého používanie uľahčujú nástroje na zdieľanie rizika, vrátane mechanizmu na zvýšenie kreditnej kvality projektových dlhopisov (ďalej len „dlhový nástroj“); a

b) nástroja pre kapitál (ďalej len „kapitálový nástroj“),

ktoré pomáhajú prekonávať obmedzenia trhu zlepšovaním finančných a rizikových profilov investícií do infraštruktúry. Tým sa na druhej strane zlepší prístup podnikov a iných príjemcov k úverom, zárukám, kapitálu a iným formám súkromného financovania.

Komisia pred dokončením návrhu dlhového a kapitálového nástroja vykoná posúdenie *ex-ante* v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012. K tomuto posúdeniu prípadne prispejú hodnotenia existujúcich porovnateľných finančných nástrojov.

I. **Dlhový nástroj**

1. *Všeobecné ustanovenia*

Úlohou dlhového nástroja je prispievať k prekonávaniu nedostatkov európskych kapitálových trhov s dlhovými nástrojmi tým, že sa ním umožní zdieľanie rizika pre dlhové financovanie. Dlhové financovanie poskytujú poverené subjekty alebo špecializované investičné nástroje vo forme nadriadeného a podriadeného dlhu alebo záruk.

▼B

Dlhový nástroj pozostáva z nástroja na zdieľanie rizika pre úvery a záruky a z iniciatívy projektových dlhopisov. Realizátori projektu môžu okrem toho požiadať o kapitálové financovanie v rámci kapitálového nástroja.

a. Nástroj na zdieľanie rizika pre úvery a záruky

Nástroj na zdieľanie rizika pre úvery a záruky zvyšuje kapacitu poverených subjektov niesť riziko. To povereným subjektom umožňuje poskytovať dlhodobý a krátkodobý podriadený a nadriadený dlh pre projekty a podniky s cieľom uľahčiť realizátorom prístup k bankovému financovaniu. Ak ide o dlhové financovanie prostredníctvom podriadeného dlhu, zaradí sa za dlhové financie prostredníctvom nadriadeného dlhu, ale pred kapitál a financovanie súvisiace s kapitálom.

Financovanie prostredníctvom krátkodobého podriadeného dlhu nepresiahne 30 % celkovej výšky emitovaného nadriadeného dlhu.

Dlhové financovanie prostredníctvom nadriadeného dlhu poskytnuté v rámci dlhového nástroja nepresiahne 50 % celkovej výšky úhrnného dlhového financovania prostredníctvom nadriadeného dlhu poskytnutého povereným subjektom alebo špecializovaným investičným nástrojom.

b. Iniciatíva projektových dlhopisov

Nástroj na zdieľanie rizika pre projektové dlhopisy má slúžiť na dlhové financovanie prostredníctvom podriadeného dlhu s cieľom uľahčiť financovanie pre projektové spoločnosti, ktoré získavajú nadriadený dlh vo forme dlhopisov. Pomocou tohto nástroja na zvýšenie kreditnej kvality má nadriadený dlh dosiahnuť ratingové hodnotenie investičného stupňa.

Zaradí sa za nadriadený dlh, ale pred kapitál a financovanie súvisiace s kapitálom.

Dlhové financovanie prostredníctvom podriadeného dlhu nepresiahne 30 % celkovej výšky emitovaného nadriadeného dlhu.

2 *Finančné parametre a pákový efekt*

Parametre zdieľania rizika a výnosov sa nastavia tak, aby sa dosiahli osobitné ciele politiky vrátane zamerania sa na konkrétne kategórie projektov, ale zároveň aby sa zachovala trhová orientácia tohto dlhového nástroja.

Očakáva sa, že pákový efekt dlhového nástroja, vymedzeného ako celkové finančné prostriedky (t. j. príspevok Únie plus príspevky z ostatných finančných zdrojov) vydelené príspevkom Únie, bude v rozpätí 6 až 15 v závislosti od typu operácie (úroveň rizika, cieľoví príjemcovia a príslušné dlhové financovanie).

3. *Kombinácia s inými zdrojmi financovania*

Financovanie prostredníctvom dlhového nástroja sa môže kombinovať s inými účelovo viazanými rozpočtovými príspevkami uvedenými nižšie v súlade s pravidlami ustanovenými v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012 a príslušným právnym základom:

a) iné časti NPE;

b) iné nástroje, programy a rozpočtové riadky rozpočtu Únie;

c) členské štáty vrátane orgánov na regionálnej a miestnej úrovni, ktoré chcú prispieť zo svojich vlastných zdrojov či zdrojov, ktoré sú k dispozícii z finančných prostriedkov v rámci politiky súdržnosti, a to bez toho, aby sa zmenila povaha tohto nástroja.

▼B

4. *Implementácia*

Poverené subjekty

Poverené subjekty sa vyberajú v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Implementácia v rámci nepriameho hospodárenia môže mať formu priameho mandátu pre poverené subjekty. Pokiaľ ide o nástroje v rámci priamych mandátov (t. j. pri nepriamom hospodárení), poverené subjekty hospodária s príspevkom Únie do dlhového nástroja a sú partnermi zdieľania rizika.

Okrem toho sa na to, aby bolo možné združovať príspevky od rôznych investorov, môže zvážiť vytvorenie špecializovaných investičných nástrojov. Príspevok Únie môže byť podriadený príspevku iných investorov.

Návrh a implementácia

Dlhový nástroj je vytvorený v súlade so všeobecnými ustanoveniami pre finančné nástroje stanovenými v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Podrobné podmienky implementácie dlhového nástroja vrátane monitorovania a kontroly sa ustanovia v dohode medzi Komisiou a príslušným povereným subjektom, a to s ohľadom na ustanovenia tejto prílohy a nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Zverenecký účet

Poverený subjekt si založí zverenecký účet, na ktorý sa budú ukladať príspevky Únie a výnosy plynúce z týchto príspevkov.

5. *Využívanie príspevku Únie*

Príspevok Únie sa využíva na:

a) rizikovú rezervu;

b) pokrytie dohodnutých poplatkov a nákladov spojených so zriadením a riadením dlhového nástroja vrátane jeho hodnotenia a podporných opatrení, ktoré sa určili v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012 a na základe trhových postupov. Administratívne poplatky, ktoré sa majú vyplatiť povereným subjektu, nepresiahnu 2 % príspevku Únie efektívne využitého na jednotlivé operácie a výkonnostné poplatky, ktoré sa majú vyplatiť povereným subjektu, nepresiahnu 3 % tohto príspevku Únie, a to na základe metodiky dohodnutej medzi Komisiou a povereným subjektmi, ktorá vychádza z nákladov;

c) priamo súvisiace podporné opatrenia.

6. *Oceňovanie a zdieľanie rizika a výnosov*

S dlhovými nástrojmi sa spája cena, ktorá sa účtuje príjemcovi v súlade s príslušnými pravidlami a kritériami poverených subjektov alebo špecializovaných investičných nástrojov a v súlade s najlepšími trhovými postupmi.

Pokiaľ ide o priame mandáty udelené povereným subjektom, model zdieľania rizika sa odzrkadľuje v primeranom rozdelení odmeny za riziko, ktoré poverený subjekt účtuje svojim dlžníkom, medzi Úniu a poverený subjekt.

Pokiaľ ide o špecializované investičné nástroje, model zdieľania rizika sa odzrkadľuje v primeranom rozdelení odmeny za riziko, ktoré špecializovaný investičný nástroj účtuje svojim dlžníkom, medzi Úniu a iných investorov.

▼B

Bez ohľadu na výber modelu zdieľania rizika poverený subjekt vždy zdieľa istú časť definovaného rizika a vždy znáša celú tranžu reziduálneho rizika.

Maximálna miera rizika, ktorá sa pokrýva z rozpočtu Únie, nepresahuje 50 % rizika cieľového dlhového portfólia v rámci dlhového nástroja. Na cieľovú veľkosť špecializovaných investičných nástrojov sa uplatňuje maximálny strop znášania rizika 50 %.

7. *Žiadosť a postup schvaľovania*

Žiadosti sa adresujú poverenému subjektu alebo špecializovanému investičnému nástroju, a to v súlade s ich štandardnými postupmi na podávanie žiadostí. Poverené subjekty a špecializované investičné nástroje schvaľujú projekty v súlade so svojimi internými postupmi.

8. *Trvanie dlhového nástroja*

Poslednú tranžu príspevku Únie na dlhový nástroj Komisia zaviaže do 31. decembra 2020. Poverené subjekty alebo špecializované investičné nástroje sfinalizujú samotné schválenie dlhového financovania do 31. decembra 2022.

9. *Uplynutie platnosti*

Príspevok Únie pridelený na dlhový nástroj sa vráti na príslušný zverenecký účet, keď sa skončí platnosť dlhového financovania, alebo sa dlhový nástroj splatí. Na zvereneckom účte sa ponechajú dostatočné finančné prostriedky na pokrytie poplatkov alebo rizika spojeného s dlhovým nástrojom, a to až do uplynutia jeho platnosti.

10. *Podávanie správ*

Metódy podávania správ o implementácii dlhového nástroja sa dohodnú v dohode medzi Komisiou a povereným subjektom v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Komisia s podporou poverených subjektov okrem toho až do roku 2023 každoročne podáva Európskemu parlamentu a Rade správy o implementácii nástroja, prevládajúcich trhových podmienkach na využívanie nástroja, aktualizovaných projektoch a realizácii naplánovaných projektov vrátane informácií o projektoch v rôznych fázach postupu, pričom sa zabezpečí dôvernosť a bezpečnosť citlivých trhových informácií v súlade s článkom 140 ods. 8 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

11. *Monitorovanie, kontrola a hodnotenie*

Komisia monitoruje implementáciu dlhového nástroja – okrem iného aj kontrolou priamo na mieste a vykonáva overovanie a kontroly v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

12. *Podporné opatrenia*

Implementáciu dlhového nástroja možno podporiť súborom sprievodných opatrení. Tieto môžu okrem iných opatrení zahŕňať technickú a finančnú pomoc, opatrenia na zvyšovanie informovanosti poskytovateľov kapitálu a programy na pritiahnutie súkromných investorov.

Európska investičná banka poskytne na žiadosť Európskej komisie alebo dotknutých členských štátov technickú pomoc, a to aj pokiaľ ide o finančné štruktúrovanie projektov spoločného záujmu, vrátane tých projektov, ktorými sa realizujú koridory základnej siete uvedené na zozname v časti I. Súčasťou takejto technickej pomoci je aj podpora orgánov verejnej správy zameraná na vytvorenie náležitej inštitucionálnej kapacity.

▼B

II. **Kapitálový nástroj**

1. *Všeobecné ustanovenia*

Úlohou kapitálového nástroja je prispievať k prekonávaniu nedostatkov európskych kapitálových trhov s dlhovými nástrojmi tým, že umožní kapitálové a kvázi kapitálové investície.

Maximálne hodnoty príspevku Únie sú obmedzené takto:

— 33 % cieľovej veľkosti kapitálového fondu alebo

— spoluinvestovanie Únie do projektu nepresiahne 30 % celkového kapitálu spoločnosti.

Realizátori projektu môžu okrem toho požiadať o dlhové financovanie v rámci dlhového nástroja.

2. *Finančné parametre a pákový efekt*

Investičné parametre sa nastavia tak, aby sa mohli dosiahnuť osobitné ciele politiky vrátane zamerania sa na konkrétne kategórie infraštruktúrnych projektov, ale zároveň aby sa zachovala trhová orientácia tohto nástroja.

Očakáva sa, že pákový efekt kapitálového nástroja, vymedzeného ako celkové finančné prostriedky (t. j. príspevok Únie plus príspevky o ostatných investorov) vydelené príspevkom Únie, bude v priemere 6 až 10, v závislosti od špecifík trhu.

3. *Kombinovanie s inými zdrojmi financovania*

Financovanie prostredníctvom kapitálového nástroja sa môže kombinovať s inými účelovo viazanými rozpočtovými príspevkami uvedenými nižšie v súlade s pravidlami nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 a príslušným právnym základom:

a) iné časti NPE;

b) iné nástroje, programy a rozpočtové riadky rozpočtu Únie;

c) členské štáty vrátane orgánov na regionálnej a miestnej úrovni, ktoré chcú prispieť zo svojich vlastných zdrojov či zdrojov, ktoré sú k dispozícii z finančných prostriedkov v rámci politiky súdržnosti, a to bez toho, aby sa zmenila povaha nástroja.

4. *Implementácia*

Poverené subjekty

Poverené subjekty sa vyberajú v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012).

Implementácia v rámci nepriameho hospodárenia môže mať podobu priameho mandátu pre poverené subjekty. Pokiaľ ide nástroje v rámci priamych mandátov (t. j. pri nepriamom hospodárení), poverené subjekty hospodária s príspevkom Únie do kapitálového nástroja.

Okrem toho sa na to, aby bolo možné združovať príspevky od rôznych investorov, môže zvážiť vytvorenie špecializovaných investičných nástrojov. Príspevok Únie môže byť podriadený príspevku iných investorov.

▼B

V riadne odôvodnených prípadoch a s cieľom dosiahnuť špecifické ciele politiky môže poverený orgán poskytnúť príspevok Únie ako spoluinvestíciu.

Návrh a implementácia

Kapitálový nástroj je vytvorený v súlade so všeobecnými ustanoveniami pre finančné nástroje stanovenými v nariadení (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Podrobné podmienky implementácie kapitálového nástroja vrátane jeho monitorovania a kontroly sa ustanovia v dohode medzi Komisiou a príslušným povereným subjektom, a to s ohľadom na ustanovenia tejto prílohy a nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

Zverenecký účet

Poverený subjekt si založí zverenecký účet, na ktorý sa budú ukladať príspevky Únie a výnosy plynúce z týchto príspevkov.

5. *Využívanie príspevku Únie*

Príspevok Únie sa využíva na:

a) kapitálovú účasť;

b) pokrytie dohodnutých poplatkov a nákladov spojených so zriadením a riadením kapitálového nástroja vrátane jeho hodnotenia, ktoré sa určili v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012 a na základe trhových postupov; a

c) priamo súvisiace podporné opatrenia.

6. *Oceňovanie a zdieľanie rizika a výnosov*

Kapitálové odmeny pozostávajú z obvyklých výnosových komponentov prideľovaných kapitálovým investorom a závisia od výkonnosti podkladových investícií.

7. *Žiadosť a postup schvaľovania*

Žiadosti sa adresujú povereného subjektu alebo špecializovanému investičnému nástroju, a to v súlade s ich štandardnými postupmi na podávanie žiadostí. Poverené subjekty a špecializované investičné nástroje schvaľujú projekty v súlade so svojimi internými postupmi.

8. *Trvanie kapitálového nástroja*

Poslednú tranžu príspevku Únie na kapitálový nástroj Komisia zaviaže do 31. decembra 2020. Poverené subjekty alebo špecializované investičné nástroje sfinalizujú samotné schválenie kapitálových investícií do 31. decembra 2022.

9. *Uplynutie platnosti*

Príspevok Únie pridelený na kapitálový nástroj sa vráti na príslušný zverenecký účet po ukončení investícií alebo ak sú tieto investície inak splatné. Na zvereneckom účte sa ponechajú dostatočné finančné prostriedky na pokrytie poplatkov alebo rizík spojených s kapitálovým nástrojom, a to až do uplynutia jeho platnosti.

10. *Podávanie správ*

Metódy každoročného podávania správ o implementácii kapitálového nástroja sa dohodnú v dohode medzi Komisiou a povereným subjektom v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

▼B

Komisia s podporou poverených subjektov okrem toho až do roku 2023 každoročne podáva Európskemu parlamentu a Rade správy o implementácii nástroja v súlade s článkom 140 ods. 8 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

11. *Monitorovanie, kontrola a hodnotenie*

Komisia monitoruje implementáciu kapitálového nástroja – okrem iného aj prípadnými kontrolami priamo na mieste a vykonáva overovanie a kontroly v súlade s nariadením (EÚ, Euratom) č. 996/2012.

12. *Podporné opatrenia*

Implementáciu kapitálového nástroja možno podporiť súborom sprievodných opatrení. Tieto môžu okrem iných opatrení zahŕňať technickú a finančnú pomoc, opatrenia na zvyšovanie informovanosti poskytovateľov kapitálu a programy na pritiahnutie súkromných investorov.

ČASŤ IV

ORIENTAČNÉ PERCENTUÁLNE HODNOTY PRE ŠPECIFICKÉ CIELE V OBLASTI DOPRAVY

Rozpočtové prostriedky uvedené v článku 5 ods. 1 písm. a) okrem tých, ktoré sa pridelili na činnosti na podporu programu, sa rozdelia pre špecifické ciele v oblasti dopravy vymedzené v článku 4 ods. 2 takto:

a) odstránenie úzkych miest, zlepšenie interoperability železníc, premostenie chýbajúcich prepojení a najmä skvalitnenie cezhraničných úsekov – 80 %;

b) zabezpečenie udržateľných a efektívnych dopravných systémov z dlhodobého hľadiska na účely prípravy na očakávané budúce dopravné toky, ako aj umožnenia eliminácie emisií uhlíka všetkých druhov dopravy prostredníctvom prechodu na inovatívne nízkouhlíkové a energeticky účinné dopravné technológie, a to pri optimalizácii bezpečnosti – 5 %;

c) optimalizácia integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenie interoperability dopravných služieb a zároveň zabezpečenie dostupnosti dopravných infraštruktúr, ako aj zohľadnenie stropu v prípade palubných komponentov systému SESAR, RIS, VTMIS a ITS pre sektor cestnej dopravy podľa článku 10 ods. 2 písm. b) bodu vi) – 15 %;

Suma 11 305 500 000 EUR prevedených z Kohézneho fondu sa vyčerpá v plnom rozsahu na projekty na realizáciu základnej siete alebo na projekty a horizontálne priority uvedené v časti I tejto prílohy.

ČASŤ V

ZOZNAM VŠEOBECNÝCH USMERNENÍ, KTORÉ SA MAJÚ ZOHĽADNIŤ PRI STANOVOVANÍ KRITÉRIÍ NA VYHODNOTENIE PONÚK

Pri stanovovaní kritérií na vyhodnotenie ponúk v súlade s článkom 17 ods. 5 sa zohľadnia aspoň tieto všeobecné usmernenia:

a) pripravenosť opatrenia v rámci vývoja projektu;

b) náležitosť navrhovaného plánu realizácie;

c) v prípade aplikovateľnosti stimulujúci účinok podpory Únie na verejné a súkromné investície;

▼B

d) potreba prekonať finančné prekážky, ako je napríklad nedostatočné financovanie trhom;

e) v prípade aplikovateľnosti hospodársky a sociálny vplyv a vplyv na klímu a životné prostredie, ako aj dostupnosť;

f) v prípade aplikovateľnosti cezhraničný rozmer.

▼M1

ČASŤ VI

PRIORITY FINANCOVANIA DOPRAVY NA ÚČELY VIACROČNÝCH A ROČNÝCH PRACOVNÝCH PROGRAMOV

1. **Priority financovania viacročných pracovných programov**

1.1. Priority financovania cieľa premostenia chýbajúcich prepojení, odstránenia úzkych miest, zlepšenia interoperability železníc, a najmä skvalitnenia cezhraničných úsekov:

i) predbežne identifikované projekty na koridoroch základnej siete (železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, námorné a vnútrozemské prístavy);

ii) predbežne identifikované projekty na ostatných úsekoch základnej siete (železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, námorné a vnútrozemské prístavy);

iii) interoperabilita železníc;

iv) zavádzanie ERTMS.

1.2. Priority financovania cieľa zabezpečenia udržateľných a efektívnych dopravných systémov z dlhodobého hľadiska na účely prípravy na očakávané budúce dopravné toky, ako aj umožnenia eliminácie emisií uhlíka v prípade všetkých druhov dopravy na základe prechodu na inovatívne nízkouhlíkové a energeticky efektívne dopravné technológie, a to pri optimalizácii bezpečnosti:

i) zavedenie nových technológií a inovácií vo všetkých druhoch dopravy so zameraním na elimináciu emisií uhlíka, bezpečnosť a inovatívne technológie na podporu udržateľnosti, prevádzky, riadenia, dostupnosti, multimodálnosti a efektívnosti siete;

ii) bezpečná a zabezpečená infraštruktúra vrátane bezpečných a zabezpečených parkovísk na základnej cestnej sieti.

1.3. Priority financovania cieľa optimalizácie integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenia interoperability dopravných služieb pri zabezpečovaní dostupnosti dopravných infraštruktúr:

i) jednotné európske nebo – SESAR;

ii) riečne informačné služby;

iii) inteligentné služby pre cestnú dopravu;

iv) monitorovací a informačný systém pre lodnú dopravu;

v) námorné diaľnice;

▼M1

vi) opatrenia, ktorými sa implementuje dopravná infraštruktúra v uzloch základnej siete vrátane mestských uzlov;

vii) napojenia na multimodálne logistické platformy a rozvoj týchto platforiem.

1.4. Opatrenia na podporu programu

2. **Priority financovania ročných pracovných programov**

2.1. Priority financovania cieľa odstránenia úzkych miest, zlepšenia interoperability železníc, premostenia chýbajúcich prepojení, a najmä skvalitnenia cezhraničných úsekov:

i) projekty železníc, ciest a vnútrozemských vodných ciest v základnej sieti vrátane napojení na vnútrozemské a námorné prístavy a letiská, ako aj rozvoj prístavov;

ii) projekty v rámci komplexnej siete (železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, námorné a vnútrozemské prístavy);

iii) projekty prepojenia transeurópskej dopravnej siete so sieťami infraštruktúry susedných krajín, najmä pokiaľ ide o cezhraničné úseky (železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, námorné a vnútrozemské prístavy).

2.2. Priority financovania cieľa zabezpečenia udržateľných a efektívnych dopravných systémov z dlhodobého hľadiska na účely prípravy na očakávané budúce dopravné toky, ako aj umožnenia eliminácie emisií uhlíka v prípade všetkých druhov dopravy na základe prechodu na inovatívne nízkouhlíkové a energeticky efektívne dopravné technológie, a to pri optimalizácii bezpečnosti:

i) zavedenie nových technológií a inovácií okrem tých, na ktoré sa vzťahuje viacročný pracovný program;

ii) služby nákladnej dopravy;

iii) opatrenia na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy, a to aj úpravou existujúcich koľajových vozidiel.

2.3. Priority financovania cieľa optimalizácie integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenia interoperability dopravných služieb pri zabezpečovaní dostupnosti dopravných infraštruktúr:

i) systémy telematických aplikácií okrem tých, na ktoré sa vzťahuje viacročný pracovný program;

ii) opatrenia na zlepšenie dostupnosti dopravnej infraštruktúry pre osoby so zdravotným postihnutím;

iii) opatrenia, ktorými sa implementuje dopravná infraštruktúra v uzloch základnej siete vrátane mestských uzlov;

iv) napojenia na multimodálne logistické platformy a rozvoj týchto platforiem.

2.4. Finančné nástroje NPE:

i) príspevok do finančných nástrojov v zmysle článku 14 a časti III prílohy k nariadeniu o NPE;

ii) opatrenia na podporu programu pre inovatívne finančné nástroje.

▼B

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA

ZOZNAM POČIATOČNÝCH KORIDOROV NÁKLADNEJ DOPRAVY

	Členské štáty	Hlavné trasy ([1])	Zriadenie koridorov nákladnej dopravy:
Koridor Rýn – Alpy	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Milano– Genova	do 10. novembra 2013
Koridor Severné more – Stredomorie	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. novembra 2013
Škandinávsko-stredomorský koridor	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)–Malmö–København–Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	do 10. novembra 2015
Atlantický koridor	PT, ES, FR, DE (+)	Sines–Lisbon/Leixões — Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian–Irun– Bordeaux–Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines–Elvas/Algeciras	do 10. novembra 2013
Baltsko – jadranský koridor	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/ Trieste/ /Bologna/ Ravenna Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	do 10. novembra 2015
Stredomorský koridor	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería–Valencia/Algeciras/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turin–Milan–Verona–Padova/Venezia–Trieste/Koper– Ljubljana–Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)–Zagreb (+)–Budapest–Zahony (maďarsko-ukrajinská hranica)	do 10. novembra 2013
Koridor Orient/ východné Stredomorie	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București – Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)–Praha–Vienna/ Bratislava–Budapest — Vidin–Sofia–Burgas (*)/Svilengrad (*) (bulharsko-turecká hranica)/ Promachonas–Thessaloniki–Athína–Patras (*)	do 10. novembra 2013

▼B

	Členské štáty	Hlavné trasy ([1])	Zriadenie koridorov nákladnej dopravy:
Koridor Severné more – Stredomorie ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/ Hamburg ([+])/ Amsterdam ([+])/Rotterdam/ Antwerpen–Aachen/Berlin–Warsaw–Terespol (poľsko-bieloruská hranica)/ Kaunas–Riga (*)–Tallinn (*)	do 10. novembra 2015
Koridor Rýn – Dunaj ([‡])	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 nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranica)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha–München/Nürnberg	do 10. novembra 2020

([1]) Symbol „/“ predstavuje alternatívne trasy. V súlade s usmerneniami pre TEN-T by atlantický a stredomorský koridor mali byť v budúcnosti dokončené tepnou nákladnej železničnej dopravy Sines/Algeciras – Madrid – Paríž, ktorá zahŕňa prechod cez stred Pyhrenejí cez tunel v nízkej nadmorskej výške.

([+]) Trasy označené týmto symbolom sa začlenia do príslušných koridorov najneskôr tri roky po dátume zriadenia stanoveného v tejto tabuľke. Existujúce štruktúry vymedzené podľa článku 8 a článku 13 ods. 1 tohto nariadenia sa upravia za účasti ďalších členských štátov a manažérov infraštruktúry v príslušných koridoroch. Takéto začlenenia budú vychádzať z trhových štúdií a zohľadnia sa pri nich aspekty existujúcej osobnej a nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 3 tohto nariadenia.

(*) Trasy označené týmto symbolom sa začlenia do príslušných koridorov najneskôr päť rokov po dátume zriadenia stanoveného v tejto tabuľke. Existujúce štruktúry stanovené v článku 8 a článku 13 ods. 1 tohto nariadenia sa upravia za účasti ďalších členských štátov a manažérov infraštruktúry v príslušných koridoroch. Takéto začlenenia budú vychádzať z trhových štúdií a zohľadnia sa pri nich aspekty existujúcej osobnej a nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 3 tohto nariadenia.

([°]) Až do dokončenia baltskej železničnej trate s normálnym rozchodom koľají 1435 mm sa pri zriaďovaní a prevádzke tohto koridora budú zohľadňovať osobitosti rôznych systémov rozchodov koľají

([‡]) Vytvorenie tohto koridoru bude vychádzať z trhových štúdií a zohľadnia sa pri ňom aspekty existujúcej osobnej a nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 3 tohto nariadenia. Úsek „Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranica)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha“ sa zriadi do 10. novembra 2013.“