Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B REGULAMENTUL (UE) NR. 1316/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 11 decembrie 2013

de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 348, 20.12.2013, p. 129)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul delegat (UE) nr. 275/2014 al Comisiei din 7 ianuarie 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

REGULAMENTUL (UE) NR. 1316/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 11 decembrie 2013

de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 172,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor [2],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [3],

întrucât:

(1) Pentru a realiza o creștere economică inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și pentru a stimula crearea de locuri de muncă, în conformitate cu obiectivele Strategiei Europa 2020, Uniunea necesită infrastructuri moderne, cu un înalt nivel de performanță, care să contribuie la interconectarea și la integrarea Uniunii și a tuturor regiunilor sale, în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. Respectivele interconexiuni ar trebui să contribuie la îmbunătățirea liberei circulații a persoanelor, bunurilor, capitalurilor și serviciilor. Rețelele transeuropene ar trebui să faciliteze interconexiunile transfrontaliere, să promoveze o mai mare coeziune economică, socială și teritorială și să contribuie la realizarea unei economii de piață sociale mai competitive și la lupta împotriva schimbărilor climatice.

(2) Crearea, prin prezentul regulament, a Mecanismului pentru Interconectarea Europei (MIE), urmărește să accelereze investițiile în domeniul rețelelor transeuropene și să mobilizeze finanțarea provenind atât din sectorul public, cât și din cel privat, sporind în același timp certitudinea juridică și respectând principiul neutralității tehnologice. MIE ar trebui să permită valorificarea sinergiilor dintre sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei, sporind astfel eficacitatea intervențiilor Uniunii și permițând optimizarea costurilor de punere în practică.

([1]) JO C 143, 22.5.2012, p. 116.
([2]) JO C 277, 13.9.2012, p. 125.
([3]) Poziția Parlamentului European din 19 noiembrie 2013 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

▼B

(3) Potrivit Comisiei, investițiile necesare pentru rețelele trans-europene din sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei sunt estimate la 970 000 milioane EUR pentru perioada de până în anul 2020.

(4) Prezentul regulament stabilește pentru punerea în aplicare a MIE în perioada 2014 - 2020 un pachet financiar de 33 242 259 000 EUR în prețuri curente, care să constituie principala valoare de referință în înțelesul punctului 17 din Acordul interinstituțional dintre Parlamentul European, Consiliu și Comisie din 2 decembrie 2013 privind disciplina bugetară, în ceea ce privește cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară ([1]) pentru Parlamentul European și Consiliu în cursul procedurii bugetare anuale.

(5) Pentru a optimiza utilizarea fondurilor bugetare alocate MIE, Comisia ar trebui poată propune, în urma evaluării intermediare a MIE, transferul de credite între sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. Această propunere ar trebui să facă obiectul procedurii bugetare anuale.

(6) Suma de 11 305 500 000 EUR în prețuri curente, transferați din Fondul de coeziune instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) privind Fondul de coeziune ar trebui să fie utilizată pentru angajarea de resurse bugetare instrumentelor financiare în temeiul prezentului regulament numai până la 1 ianuarie 2017.

(7) Crearea unor rețelele de infrastructură eficiente în sectoarele transporturilor și energiei reprezintă una dintre cele 12 acțiuni esențiale identificate de Comisie în comunicarea sa din 13 aprilie 2011 intitulată „Actul privind piața unică – Douăsprezece pârghii pentru stimularea creșterii și întărirea încrederii: «Împreună pentru o nouă creștere»”.

(8) Comisia s-a angajat să integreze problematica schimbărilor climatice în programele de cheltuieli ale Uniunii și să direcționeze cel puțin 20 % din bugetul acesteia către obiectivele din domeniul climei. Este important să se asigure promovarea atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea, precum și a prevenirii și gestionării riscurilor, în pregătirea, concepția și implementarea proiectelor de interes comun. Investițiile în infrastructură care intră sub incidența prezentului regulament ar trebui să contribuie la promovarea tranziției către o economie și o societate cu emisii reduse de carbon și rezistente la schimbări climatice și la dezastre, ținând seama de particularitățile regiunilor dezavantajate din punct de vedere natural și demografic, în special regiunile ultraperiferice și insulare. În special în sectoarele transporturilor și energiei, MIE ar trebui să contribuie la obiectivele pe termen mediu și lung ale Uniunii privind decarbonizarea.

([1]) JO C 420, 20.12.2013, p. 1

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din17 decembrie 2013 privind Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1084/2006 (JO L 347, 20.12.2013, p. 289).

▼B

(9) În rezoluția sa din 8 iunie 2011 privind „Investiția în viitor: un nou cadru financiar multianual (CFM) pentru o Europă competitivă, durabilă și favorabilă incluziunii” ([1]), Parlamentul European a subliniat importanța punerii în aplicare rapide a Agendei digitale a Uniunii și a continuării eforturilor pentru a se realiza, până în anul 2020, obiectivele privind facilitarea conectării tuturor cetățenilor Uniunii la internet de mare viteză, inclusiv în regiunile mai slab dezvoltate. Parlamentul European a subliniat faptul că investițiile într-o infrastructură de transport eficace sunt esențiale pentru ca Europa să poată să își păstreze competitivitatea și să pregătească terenul pentru creșterea economică pe termen lung în perioada ulterioară crizei, precum și faptul că rețeaua transeuropeană de transport („TEN-T”) reprezintă un element vital pentru garantarea funcționării corespunzătoare a pieței interne și pentru generarea unei importante valori adăugate europene. Parlamentul European a exprimat, de asemenea, opinia că TEN-T ar trebui, în consecință, să reprezinte o prioritate-cheie a CFM și că majorarea finanțării TEN-T în CFM a fost necesară. De asemenea, Parlamentul European a subliniat necesitatea maximizării impactului finanțării din partea Uniunii și a oportunităților oferite de Fondul de coeziune și de fondurile europene structurale și de investiții, precum și de instrumentele financiare pentru finanțarea proiectelor esențiale europene prioritare, naționale și transfrontaliere, din domeniul infrastructurii energetice, și a subliniat necesitatea unei alocări substanțiale de fonduri de la bugetul Uniunii pentru instrumente financiare din acest domeniu.

(10) Pentru a finanța infrastructura din regiunile transfrontaliere în cadrul dezvoltării rețelelor în ansamblu, ar trebui să se încurajeze sinergii între instrumentele de finanțare ale MIE și alte fonduri ale Uniunii.

(11) La 28 martie 2011, Comisia a adoptat cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (denumită în continuare „Cartea albă”). Cartea albă vizează reducerea până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) cu cel puțin 60 % în sectorul transporturilor, raportat la 1990. În ceea ce privește infrastructura, cartea albă vizează crearea unei „rețele centrale” multimodale TEN-T complet funcționale la nivelul Uniunii până în 2030. Interoperabilitatea ar putea fi îmbunătățită prin intermediul unor soluții inovatoare care să îmbunătățească compatibilitatea între diferitele sisteme implicate. Cartea albă vizează, de asemenea, optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic. Prin urmare, aceasta stabilește următoarele obiective relevante pentru politica din domeniul TEN-T: 30 % din transportul rutier de mărfuri efectuat pe distanțe mai mari de 300 km ar trebui să treacă la utilizarea altor moduri de transport până în 2030, proporția crescând la peste 50 % până în anul 2050; lungimea rețelei feroviare de mare viteză existente ar trebui să se tripleze până în anul 2030, iar până în anul 2050 cea mai mare parte a transportului de pasageri pe distanță medie ar trebui să aibă loc pe căi feroviare; până în anul 2050, toate aeroporturile din rețeaua centrală ar trebui să fie conectate la rețeaua feroviară; și toate porturile maritime ar trebui să fie conectate la rețelele feroviare de mărfuri și, în măsura posibilului, la sistemul de căi navigabile interioare.

([1]) JO C 380 E, 11.12.2012, p. 89.

▼B

(12) În rezoluția sa din 6 iulie 2010 privind un viitor durabil pentru transporturi ([1]), Parlamentul European a subliniat faptul că o politică eficientă în domeniul transporturilor necesită un cadru financiar adecvat pentru provocările care apar și faptul că, în acest sens, resursele dedicate în prezent transporturilor și mobilității ar trebui să crească; a considerat, de asemenea, necesară crearea unui mecanism pentru coordonarea și optimizarea utilizării diferitelor surse de finanțare pentru transporturi și a tuturor mijloacelor și mecanismelor financiare disponibile la nivelul Uniunii.

(13) În concluziile sale din 11 iunie 2009 privind revizuirea politicii din domeniul TEN-T, Consiliul a reafirmat necesitatea continuării investițiilor în infrastructura de transporturi, în vederea asigurării unei dezvoltări corespunzătoare a TEN-T în toate modurile de transport, ca bază pentru piața internă, pentru competitivitatea, coeziunea socială și teritorială a Uniunii și pentru conexiunile sale cu țările învecinate, acordându-se o importanță deosebită valorii adăugate europene pe care ar aduce-o. Consiliul a subliniat, de asemenea, necesitatea punerii la dispoziție, de către Uniune, a resurselor financiare necesare pentru stimularea investițiilor în proiectele TEN-T și, în special necesitatea de a reconcilia asistența financiară adecvată provenită din bugetul TEN-T cu proiectele prioritare care implică tronsoane transfrontaliere relevante, a căror implementare ar depăși anul 2013, date fiind constrângerile instituționale ale cadrului de programare al CFM. În opinia Consiliului, abordările bazate pe parteneriate public-privat ar trebui dezvoltate în continuare și sprijinite în acest context, dacă împrejurările o permit.

(14) Pe baza obiectivelor stabilite prin Cartea albă, orientările TEN-T, astfel cum sunt stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), identifică infrastructura TEN-T, prevăd cerințele care trebuie îndeplinite de aceasta și stabilesc măsuri de implementare a acestora. În special, respectivele orientări au în vedere finalizarea rețelei centrale până în 2030, prin crearea unei noi infrastructuri, precum și prin modernizarea și reabilitarea substanțială a celei deja existente.

(15) Pe baza unei analize a planurilor privind infrastructura de transporturi ale statelor membre, Comisia estimează că nevoile de investiții în domeniul transporturilor se ridică la 500 000 milioane EUR la nivelul întregii rețele TEN-T pentru perioada 2014 - 2020, din care se estimează că 250 000 milioane EUR vor trebui investiți în rețeaua centrală a TEN-T.

(16) Ar trebui să se asigure, după caz, alinierea geografică a coridoarelor de transport feroviar de marfă prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]) și a coridoarelor rețelei centrale prevăzute în partea I din anexa I la prezentul regulament, luându-se în considerare obiectivele

([1]) JO C 351 E, 2.12.2011, p. 13.

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (A se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22).

▼B

instrumentelor respective, cu scopul de a reduce sarcina administrativă și a simplifica dezvoltarea și utilizarea infrastructurii feroviare. Coridoarelor de transport feroviar de marfă ar trebui să li se aplice exclusiv dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 913/2010, inclusiv în ceea ce privește modificările cu privire la alinierea acestora.

(17) În cadrul revizuirii politicii din domeniul TEN-T, lansate în februarie 2009, a fost creat un grup specializat de experți, destinat să acorde sprijin Comisiei și să examineze problema strategiei și a perspectivelor de finanțare ale TEN-T. Grupul de experți nr. 5 s-a folosit de experiența experților externi din diverse domenii: gestionari de infrastructură, planificatori de infrastructură, reprezentanți naționali, regionali și locali, experți de mediu, universitari și reprezentanți ai sectorului privat. Raportul final al grupului de experți nr. 5 ([1]), adoptat în iulie 2010, conține 40 de recomandări, de care ține cont, în parte, prezentul regulament. Raportul respectiv recomandă, printre altele, furnizarea de către Comisie a unui cadru standard pentru combinarea granturilor din partea Uniunii cu parteneriatele public-privat (PPP) din cadrul TEN-T, care să cuprindă atât fondurile din cadrul politicii de coeziune, cât și bugetul TEN-T.

(18) Experiența aferentă CFM (2007 - 2013) arată că unele state membre eligibile pentru finanțarea din Fondul de coeziune se confruntă cu obstacole semnificative în calea realizării la timp de proiecte transfrontaliere complexe în domeniul infrastructurii de transport cu o valoare adăugată europeană ridicată, precum și în ceea ce privește asigurarea unei utilizări eficiente a fondurilor Uniunii. Prin urmare, în vederea ameliorării realizării proiectelor de transporturi - în special a celor transfrontaliere- care au o valoare adăugată europeană ridicată, o parte din alocarea din cadrul Fondului de coeziune 11 305 500 000 EUR) ar trebui transferată pentru finanțarea proiectelor de transporturi aferente rețelei centrale de transport sau a celor care au legătură cu prioritățile orizontale din statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune în cadrul MIE. Într-o primă etapă, selecția proiectelor eligibile pentru finanțare ar trebui să respecte alocările naționale din Fondul de coeziune. Comisia ar trebui să sprijine statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune în elaborarea unei rezerve adecvate de proiecte, în special prin consolidarea capacității instituționale a administrațiilor publice vizate și prin organizarea unor cereri de propuneri suplimentare, asigurând totodată un proces transparent de selecție a proiectelor.

(19) Suma de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuită exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune nu ar trebui utilizată pentru finanțarea unor acțiuni implicând sinergii între sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei, care contribuie la proiecte de interes comun rezultate în urma unei cereri de propuneri multisectoriale.

(20) Capacitatea instituțională și administrativă constituie o cerință esențială pentru îndeplinirea efectivă a obiectivelor MIE. Comisia ar trebui să furnizeze, pe cât posibil, mijloacele de sprijin adecvate pentru a permite elaborarea și punerea în aplicare a proiectelor în statul membru în cauză.

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

▼B

(21) În comunicarea sa din 17 noiembrie 2010 intitulată „Priorități în domeniul infrastructurii energetice ante și post 2020 – Plan de realizare a unei rețele energetice europene integrate”, Comisia a identificat coridoarele prioritare care sunt necesare pentru a permite Uniunii să își îndeplinească, până în anul 2020, obiectivele ambițioase în materie de energie și climă pentru finalizarea pieței interne a energiei, asigurarea securității aprovizionării și facilitarea integrării surselor de energie regenerabile, precum și pentru a pregăti rețelele pentru continuarea decarbonizării sistemului energetic ulterior anului 2020.

(22) Sunt necesare investiții majore pentru modernizarea și extinderea infrastructurii energetice a Europei și pentru interconectarea transfrontalieră a rețelelor, punând astfel capăt izolării energetice a statelor membre, în scopul îndeplinirii obiectivelor Uniunii în materie de energie și climă – competitivitate, durabilitatea și securitate a aprovizionării într-o manieră eficientă din punct de vedere al costurilor. Conform Comisiei, nevoile investiționale în materie de infrastructură energetică până în 2020 sunt estimate la 1 000 000 milioane EUR, incluzând aproximativ 200 000 milioane EUR pentru infrastructuri de transport și de stocare a electricității și a gazului considerate a fi de importanță europeană. Potrivit Documentului de lucru al serviciilor Comisiei transmis Consiliului și intitulat „Necesitățile de investiții în infrastructura energetică și cerințele legate de finanțare”, există riscul, în ceea ce privește proiectele de importanță europeană, ca investiții în valoare de aproximativ 100 000 milioane EUR să nu se realizeze din cauza obstacolelor ținând de acordarea de autorizații, de reglementare și de finanțare.

(23) Stringența cu care se impune construcția infrastructurii energetice a viitorului și sporirea semnificativă a volumului investițiilor comparativ cu tendințele din trecut necesită o schimbare radicală a modului în care este sprijinită infrastructura energetică la nivelul Uniunii. În concluziile sale din 28 februarie 2011, Consiliul a sprijinit ideea coridoarelor energetice ca priorități europene.

(24) În ceea ce privește sectorul energiei, Consiliul European din 4 februarie 2011 a invitat Comisia să raționalizeze și să amelioreze procedurile de autorizare și să promoveze un cadru de reglementare care să atragă investițiile. Consiliul European a subliniat faptul că marea majoritate a investițiilor ar trebui să provină de pe piață, costurile fiind recuperate prin tarife. Consiliul European a recunoscut că este nevoie de finanțare publică pentru proiectele necesare din motive de securitate a aprovizionării sau de solidaritate, care nu pot atrage finanțare de pe piață. Mai mult, Consiliul European a subliniat nevoia de a moderniza și extinde infrastructura energetică a Europei și de a interconecta rețelele la nivel transfrontalier, pentru a asigura funcționarea solidarității dintre statele membre, realizarea unor rute alternative de aprovizionare sau de tranzit și a unor surse de energie alternative și dezvoltarea surselor regenerabile de energie în competiție cu sursele tradiționale. Acesta a insistat asupra faptului că piața internă a energiei ar trebui să fie finalizată până în 2014 pentru a permite gazelor naturale și energiei electrice să circule liber, precum și asupra faptului că, ulterior anului 2015, niciun stat membru nu ar trebui să rămână izolat în afara rețelelor europene de gaze naturale și energie electrică sau să își vadă siguranța energetică periclitată de lipsa conexiunilor

▼B

adecvate. În cadrul primelor două programe de activitate anuale adoptate în temeiul prezentului regulament, ar trebui să se examineze în mod prioritar proiectele de interes comun și acțiunile aferente care vizează soluționarea problemei izolării energetice și eliminarea blocajelor din sectorul energiei, în sensul finalizării pieței interne a energiei.

(25) Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) definește prioritățile din domeniul infrastructurii energetice transeuropene, care trebuie implementate până în anul 2020 pentru atingerea obiectivelor de politică ale Uniunii privitoare la energie și climă, stabilește norme pentru identificarea proiectelor de interes comun necesare pentru implementarea acestor priorități, stabilește măsuri în domeniul acordării de autorizații, al implicării publice și al reglementării pentru a accelera și/sau a facilita implementarea acestor proiecte, inclusiv criterii privind eligibilitatea generală a unor astfel de proiecte pentru obținerea de asistență financiară din partea Uniunii.

(26) Infrastructurile de telecomunicații se bazează din ce în ce mai mult pe internet, infrastructura rețelelor de bandă largă având rol de catalizator pentru utilizarea serviciilor digitale într-o gamă largă de activități din cadrul societății. Internetul devine platforma dominantă pentru comunicare, derularea de afaceri, prestarea de servicii publice și private și pentru coeziunea socială și culturală. De asemenea, cloud computing și programele informatice sub formă de servicii se dezvoltă treptat ca o nouă paradigmă informatică. Prin urmare, disponibilitatea la scară transeuropeană a accesului rapid și universal la internet și a serviciilor digitale inovatoare este esențială pentru creșterea economică și pentru piața unică.

(27) Rețelele de internet moderne și rapide reprezintă o infrastructură crucială pentru viitor din punctul de vedere al conectivității pentru societățile europene, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri), care vor să recurgă la cloud computing pentru ameliorarea rentabilității. Pentru a evita dublarea infrastructurii, a preveni deplasarea investițiilor private și a consolida dezvoltarea de capacități în vederea creării de noi oportunități de investiții și a promovării aplicării de măsuri care vizează reducerea costurilor, ar trebui luate măsuri în vederea îmbunătățirii coordonării sprijinului acordat de Uniune rețelelor de bandă largă în cadrul MIE și a sprijinului acordat rețelelor de bandă largă din toate celelalte surse disponibile, inclusiv prin intermediul planurilor naționale privind rețelele de bandă largă.

(28) Strategia Europa 2020 pledează pentru implementarea Agendei digitale pentru Europa, care stabilește un cadru juridic stabil care să stimuleze investițiile într-o infrastructură pentru internet de mare viteză, deschisă și competitivă, precum și în serviciile conexe. Scopul ar trebui să fie ca, până în anul 2020, Europa să dispună de cea mai rapidă bandă largă din lume bazată pe tehnologii de ultimă oră.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind liniile directoare pentru infrastructurile energetice transeuropene, de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 713/2009, (CE) nr. 714/2009 și (CE) nr. 715/2009 (JO L 115, 25.4.2013, p. 39).

▼B

(29) La 31 mai 2010, Consiliul a concluzionat că Uniunea ar trebui să investească resursele necesare în dezvoltarea unei piețe unice digitale bazate pe internet rapid și ultrarapid și pe aplicații interoperabile și a recunoscut că investițiile eficiente și competitive în următoarea generație de rețele de bandă largă vor fi necesare în interesul inovației, al oferirii de opțiuni consumatorilor și al competitivității Uniunii, fiind în măsură să ducă la sporirea calității vieții printr-o asistență medicală mai bună, transporturi mai sigure, noi oportunități media și un acces mai ușor la bunuri, servicii și cunoaștere, în special peste frontiere.

(30) Sectorul privat ar trebui să joace un rol esențial în extinderea și modernizarea rețelelor în bandă largă, susținut de un cadru de reglementare favorabil investițiilor și competitiv. În cazul în care investițiile private se dovedesc insuficiente, statele membre ar trebui să întreprindă eforturile necesare pentru a realiza obiectivele Agendei digitale. Asistența financiară publică pentru serviciile în bandă largă ar trebui să se limiteze la instrumente financiare pentru programe sau inițiative orientate către proiecte care nu pot fi finanțate exclusiv de sectorul privat, astfel cum este confirmat în urma unei evaluări ex ante prin care sunt identificate deficiențe ale pieței sau situații investiționale sub nivelul optim.

(31) Prin urmare, este esențial să se încurajeze, în conformitate cu principiul neutralității tehnologice, instalarea de rețele de bandă largă rapide și ultrarapide pe tot teritoriul Uniunii și să se faciliteze dezvoltarea și răspândirea serviciilor digitale transeuropene. Investițiile publice, prin intermediul instrumentelor financiare, în rețelele de bandă largă rapide și ultrarapide nu trebuie să conducă la denaturări ale pieței sau să descurajeze investițiile. Acestea ar trebui folosite pentru a atrage investiții private, dar numai în cazurile în care nu există un interes comercial de a investi.

(32) Sunt necesare o serie de metode de implementare, care necesită rate de finanțare și instrumente financiare diverse pentru a spori eficiența și impactul asistenței financiare din partea Uniunii, pentru a încuraja investițiile private și pentru a răspunde cerințelor specifice ale proiectelor individuale.

(33) Un regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările pentru infrastructuri transeuropene de telecomunicații urmează să stabilească criteriile pe care trebuie să le îndeplinească proiectele de interes comun pentru a putea beneficia de asistență financiară în temeiul prezentului regulament.

(34) Programul-cadru pentru cercetare și inovare – Orizont 2020 ([1]) se va concentra, printre altele, pe abordarea provocărilor societale (de exemplu pe transportul inteligent, ecologic, accesibil și integrat, energia sigură, curată și eficientă, precum și o sănătate, o guvernare și o dezvoltare durabilă care integrează tehnologia informației și comunicării) pentru a putea răspunde direct provocărilor identificate în Strategia Europa 2020,

([1]) Regulamentul (UE) nr. 1291/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din11 decembrie 2013 privind instituirea Programului-cadru pentru cercetare și inovare (2014 - 2020) – Orizont 2020 și de abrogare a Deciziei nr. 1982/2006/CE (JO L 347, 20.12.2013, p. 104).

▼B

prin sprijinirea activităților care acoperă întregul spectru, de la cercetare la comercializare. Orizont 2020 va sprijini toate stadiile lanțului inovațiilor, în special activitățile situate aproape de piață, inclusiv instrumentele financiare inovatoare. În vederea garantării faptului că finanțarea din partea Uniunii are un impact mai ridicat, precum și pentru asigurarea coerenței, MIE va crea sinergii strânse cu Orizont 2020.

(35) În Comunicarea sa din 20 iulie 2010 intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011 - 2020”, Comisia a stabilit un cadru pentru acțiunile de politică necesare în vederea garantării unei infrastructuri sigure care să reprezinte un element esențial pentru reducerea accidentelor rutiere cu 50 % până în anul 2020. Prin urmare, MIE ar trebui să asigure faptul că cererile de finanțare din partea Uniunii respectă normele în materie de siguranță, recomandările și obiectivele stabilite în toate actele legislative relevante ale Uniunii referitoare la siguranța rutieră. Evaluarea performanței MIE ar trebui să țină seama de reducerea accidentelor în cadrul rețelei rutiere din Uniune.

(36) Uniunea și majoritatea statelor membre sunt parte la Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap, în timp ce restul statelor membre sunt în curs de ratificare a acesteia. Este important ca, la implementarea proiectelor relevante, să se țină cont în specificațiile proiectelor de chestiunea accesibilității pentru persoanele cu handicap, conform Convenției.

(37) În pofida faptului că o parte semnificativă a investițiilor din cadrul Strategiei Europa 2020 pot fi realizate de către piețe și prin intermediul măsurilor de reglementare, provocările legate de finanțare pot necesita acțiuni publice și sprijin din partea Uniunii sub formă de granturi și instrumente financiare inovatoare.

(38) Pentru a optimiza utilizarea bugetului Uniunii, subvențiile ar trebui să vizeze proiectele care primesc finanțare insuficientă din sectorul privat.

(39) Proiectele din domeniul feroviar nu ar trebui să fie excluse de la acordarea de granturi în temeiul prezentului regulament, deoarece acestea generează venituri prin tarifele obligatorii în temeiul Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]).

(40) Măsurile fiscale din numeroase state membre vor determina sau au determinat deja autoritățile publice să își reevalueze programele de investiții în infrastructură. În acest context, parteneriatele public-privat (PPP) sunt considerate un mijloc eficace de realizare a proiectelor de infrastructură, care asigură atingerea obiectivelor de politică, precum combaterea schimbărilor climatice, promovarea unor surse alternative de energie, a folosirii eficiente a energiei și resurselor, sprijinirea transportului durabil și a implementării rețelelor de bandă largă. În

([1]) Directiva 2012/34/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

▼B

Comunicarea sa din 19 noiembrie 2009 intitulată: „Mobilizarea investițiilor private și publice în vederea relansării economice și realizării unei transformări structurale pe termen lung: dezvoltarea parteneriatelor public-privat” Comisia s-a angajat în direcția ameliorării accesului PPP la finanțare, prin extinderea domeniului instrumentelor financiare existente.

(41) În comunicarea sa din 19 octombrie 2010, intitulată „Revizuirea bugetului UE”, Comisia a subliniat că, în cazul proiectelor cu potențial comercial pe termen lung, regula ar trebui să o constituie utilizarea fondurilor Uniunii în parteneriat cu sectorul financiar și cu cel bancar, în special cu Banca Europeană pentru Investiții și cu instituțiile financiare publice ale statelor membre, dar și cu alte instituții financiare internaționale și cu sectorul financiar privat, inclusiv la nivel național și regional.

(42) Instrumentele financiare ar trebui utilizate pentru a răspunde unor nevoi specifice ale pieței, pentru acțiuni care oferă o valoare adăugată europeană clară, în acord cu obiectivele MIE și fără a conduce la scăderea finanțării private. Acestea ar trebui să îmbunătățească efectul de pârghie al cheltuielilor bugetare ale Uniunii și să obțină, astfel, un efect multiplicator mai puternic în ceea ce privește atragerea de finanțare din sectorul privat. Acest lucru este deosebit de relevant în contextul dificultăților întâmpinate în accesarea creditelor și al presiunilor asupra finanțelor publice, precum și prin prisma necesității de a sprijini redresarea economică a Europei. Înainte de a decide să utilizeze instrumente financiare, Comisia ar trebui să efectueze o evaluare ex-ante a instrumentului în cauză, astfel cum prevede Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]).

(43) În Strategia Europa 2020, Comisia s-a angajat să mobilizeze instrumentele financiare ale Uniunii ca parte a unei strategii de finanțare consecvente, care pune la un loc finanțarea publică și privată a Uniunii și a statelor membre în materie de infrastructură. Rațiunea acestui angajament este faptul că, în multe cazuri, situațiile de investiții suboptimale și imperfecțiuni ale pieței pot fi abordate mai eficient prin intermediul instrumentelor financiare decât prin granturi.

(44) MIE ar trebui să prevadă instrumente financiare pentru promovarea unei participări substanțiale a investitorilor și a instituțiilor financiare din sectorul privat la investițiile în infrastructură. Pentru a fi suficient de atractive pentru sectorul privat, instrumentele financiare ar trebui să fie concepute și implementate având în vedere simplificarea și reducerea sarcinilor administrative, dar ar trebui și să poată răspunde într-o manieră flexibilă nevoilor de finanțare identificate. Concepția acestor instrumente ar trebui să beneficieze de experiența acumulată cu ocazia implementării instrumentelor financiare în CMF (2007 - 2013), precum instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-T (LGTT), mecanismul de finanțare cu partajarea riscurilor (MFPR), Fondul european 2020 pentru energie, schimbări climatice și infrastructură („Fondul Marguerite”) și inițiativa de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte)

([1]) Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii și de abrogare a Regulamentului (CE, Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului (JO L 298, 26.10.2012, p. 1).

▼B

(45) Ar trebui să fie explorat potențialul în materie de instrumente financiare inovatoare, cum ar fi obligațiunile pentru finanțarea de proiecte, pentru a sprijini finanțarea infrastructurii de transport cu valoare adăugată europeană, în conformitate cu rezultatele evaluărilor ex-ante și ale altor evaluări conexe, în special evaluarea independentă în 2015 a inițiativei de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte.

(46) Pentru a optimiza utilizarea fondurilor bugetare alocate MIE, Comisia ar trebui să asigure continuitatea tuturor instrumentelor financiare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) și a instrumentului de partajare a riscurilor pentru obligațiunile pentru finanțarea proiectelor instituit în temeiul Deciziei nr. 1639/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]), prin intermediul instrumentelor financiare de împrumut și de capitaluri proprii care li se succed în temeiul prezentului regulament, pe baza unei evaluări ex-ante, astfel cum prevede Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

(47) La selectarea celei mai eficiente forme de asistență financiară ar trebui să se țină seama în mod corespunzător de caracteristicile specifice fiecărui sector și ale fiecărui proiect aferente proiectelor eligibile. Pentru a permite utilizarea în modul cel mai eficient a bugetului Uniunii și a spori efectul multiplicator al asistenței financiare din partea Uniunii, în sectorul energiei, Comisia ar trebui să depună eforturi pentru a acorda prioritate utilizării instrumentelor financiare ori de câte ori acest lucru este oportun, în măsura în care acest lucru este posibil și cu condiția ca acestea să fie adoptate de către piață, cu respectarea plafonului de utilizare a instrumentelor financiare în conformitate cu prezentul regulament. Inițiatorii proiectelor din sectorul energiei ar trebui să fie încurajați să exploreze posibilitatea utilizării instrumentelor financiare înainte de a cere granturi pentru lucrări. În acest sens, Comisia ar trebui să acorde sprijin adecvat pentru a maximiza recurgerea la instrumentele financiare.

(48) Proiectele de interes comun în sectorul energiei electrice, al gazelor naturale și al dioxidului de carbon ar trebui să fie eligibile pentru a beneficia de asistență financiară din partea Uniunii, pentru realizarea de studii și, în anumite condiții, de lucrări, sub formă de granturi sau sub formă de instrumente financiare inovatoare. Astfel s-ar asigura finanțare adaptată pentru acele proiecte de interes comun care nu sunt viabile prin prisma cadrului de reglementare existent și a condițiilor de pe piață. În sectorul energiei, este important să se evite orice denaturare a concurenței, îndeosebi între proiectele care contribuie la realizarea aceluiași coridor prioritar al Uniunii. O astfel de asistență financiară ar trebui să asigure sinergiile necesare cu fondurile europene structurale și de investiții, care vor finanța rețelele inteligente de distribuție a energiei de importanță locală sau regională. Se aplică un raționament în trei etape investițiilor pentru proiectele de interes comun. În primul rând, piața ar trebui să aibă prioritate la investiții. În al doilea rând, dacă piața nu realizează investiții, ar trebui analizate soluții de reglementare,

([1]) Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice (JO L 162, 22.6.2007, p. 1).

([2]) Decizia 1639/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 2006 de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007 - 2013) (JO L 310, 9.11.2006, p. 15).

▼B

dacă este necesar ar trebui adaptat cadrul de reglementare relevant și ar trebui asigurată aplicarea corectă a acestuia. În al treilea rând, în cazul în care primele două etape nu sunt suficiente pentru a asigura investițiile necesare pentru proiectele de interes comun, ar putea fi acordată asistență financiară din partea Uniunii dacă proiectul de interes comun îndeplinește criteriile de eligibilitate aplicabile.

(49) În temeiul articolului 14 din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, toate proiectele de interes comun care se încadrează în categoriile prevăzute la punctele 1, 2 și 4 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 347/2013 sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii sub formă de subvenții pentru studii și de instrumente financiare. Granturile pentru lucrări pot fi utilizate pentru acțiuni care contribuie la proiectele de interes comun care, în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, demonstrează în mod special că au efecte pozitive majore și că nu sunt viabile din punct de vedere comercial în conformitate cu planul de afaceri al proiectului în cauză și cu alte evaluări realizate, mai ales de către potențiali investitori, creditori sau de către autoritățile naționale de reglementare.

(50) În vederea asigurării unei diversificări sectoriale a beneficiarilor instrumentelor financiare, precum și pentru încurajarea diversificării geografice treptate la nivelul statelor membre, acordându-se o atenție deosebită statelor membre care sunt eligibile pentru sprijin din partea Fondului de coeziune, Comisia, în parteneriat cu Banca Europeană de Investiții și prin intermediul unor inițiative comune precum Centrul european de expertiză în domeniul PPP-urilor (CEEP) și asistența comună pentru elaborarea proiectelor în regiunile europene (Jaspers), ar trebui să ofere sprijin statelor membre în elaborarea unei rezerve adecvate de proiecte care ar putea fi avute în vedere pentru finanțarea de proiecte.

(51) Instrumentele financiare prevăzute de prezentul regulament ar trebui să reflecte normele prevăzute la titlul VIII din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 precum și de Regulamentul delegat (UE) nr. 1268/2012 al Comisiei ([1]), și ar trebui să fie în conformitate cu normele de bune practici aplicabile instrumentelor financiare.

(52) În ceea ce privește condițiile pentru instrumentele financiare, ar putea fi necesar să se adauge cerințe suplimentare în programele de activitate, de exemplu pentru a asigura competitivitatea piețelor în lumina evoluțiilor politicilor Uniunii, a evoluțiilor tehnologice și a altor factori care pot deveni relevanți.

(53) Programarea multianuală pentru sprijin din partea MIE ar trebui să urmărească sprijinirea priorităților Uniunii, prin asigurarea resurselor financiare necesare, precum și a consecvenței, a transparenței și a continuității acțiunii comune a Uniunii și a statelor membre. În cazul propunerilor depuse după implementarea primului program de activitate multianual din sectorul transporturilor, eligibilitatea costurilor ar trebui să înceapă la 1 ianuarie 2014, pentru a asigura continuitatea proiectelor care fac deja obiectul Regulamentului (CE) nr. 680/2007.

([1]) Regulamentul delegat (UE) nr. 1268/2012 al Comisiei din 29 octombrie 2012 privind normele de aplicare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii (JO L 362, 31.12.2012, p. 1).

▼B

(54) Din cauza bugetului substanțial necesar pentru implementarea anumitor proiecte de infrastructură, ar trebui să se prevadă posibilitatea împărțirii angajamentelor bugetare referitoare la asistența financiară destinată anumitor acțiuni în tranșe anuale.

(55) Date fiind resursele disponibile la nivelul Uniunii, este nevoie de concentrarea pe proiectele cu cea mai mare valoare adăugată europeană, pentru obținerea impactului dorit. Prin urmare, sprijinul ar trebui să se concentreze pe rețeaua centrală și pe proiectele de interes comun din domeniul sistemelor de management al traficului, în special sistemele de management al traficului aerian rezultate din sistemul european de management al traficului aerian de nouă generație (sistemul SESAR) care necesită resurse bugetare ale Uniunii în valoare de circa 3 000 milioane EUR, precum și Sistemul inteligent de transport (STI), Sistemele de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (VTMIS), Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) și Sistemul de informații fluviale (RIS). În sectorul energiei, asistența financiară ar trebui să se axeze pe finalizarea pieței interne a energiei, pe asigurarea securității aprovizionării, pe promovarea durabilității, între altele prin asigurarea transportului energiei electrice din surse regenerabile de la punctul de producție la centrele de consum și stocare, precum și pe atragerea investițiilor private. În sectorul telecomunicațiilor, asistența financiară ar trebui să se axeze în principal pe proiecte care vor genera cerere de bandă largă, inclusiv pe dezvoltarea unei infrastructuri europene a serviciilor digitale, care ar trebui să stimuleze, la rândul său, investițiile ce vizează crearea rețelei de bandă largă.

(56) Bugetul prevăzut pentru sectorul energiei ar trebui alocat în mod prioritar sub formă de instrumente financiare, cu condiția ca acestea să fie adoptate de către piață. Proiectele de interes comun din sectorul telecomunicațiilor ar trebui să fie eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii sub formă de granturi și de achiziții publice pentru platformele destinate serviciilor de bază, serviciile generice și acțiunile orizontale. Acțiunile aferente realizării infrastructurii de bandă largă, inclusiv acțiunile care generează cerere pentru bandă largă, ar trebui să fie eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii sub forma unor instrumente financiare.

(57) Conform analizei efectuate în evaluarea impactului Regulamentului (UE) nr. 347/2013, numărul proiectelor de interes comun care contribuie cel mai mult la punerea în aplicare a coridoarelor și domeniilor prioritare în materie de infrastructură energetică strategică este estimat la aproximativ 100 în domeniul energiei electrice și 50 în domeniul gazelor naturale. Mai mult, având în vedere preponderența preconizată a energiei electrice în cadrul sistemului energetic european în următoarele două decenii, se estimează că pentru asistența acordată proiectelor de interes comun din domeniul energiei electrice va fi necesară cea mai mare parte a pachetului financiar pentru sectorul energiei din cadrul MIE. Luând notă de faptul că această estimare va face obiectul unor schimbări pe măsură ce devin disponibile informații suplimentare și luând în considerare necesitatea de a se asigura conformitatea cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 347/2013, Comisia ar trebui să acorde atenția cuvenită proiectelor din domeniul energiei electrice, vizând ca cea mare parte

▼B

din asistența financiară să fie disponibilă pentru aceste proiecte în perioada 2014 - 2020, cu condiția ca acestea să fie adoptate de către piață, iar acțiunile propuse și cerințele lor de finanțare să facă dovada calității și a maturității. Acest obiectiv nu aduce atingere niciunei posibile realocări a fondurilor disponibile pentru proiecte din sectorul energiei.

(58) Comisia ar trebui să realizeze evaluări intermediare și ex-post și să comunice Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor rezultatele acestora, în vederea identificării eficacității și a eficienței finanțării, precum și a impactului acesteia asupra scopurilor globale ale MIE și asupra priorităților Strategiei Europa 2020. Comisia ar trebui să dea publicității informațiile referitoare la proiectele specifice din cadrul MIE. Respectivele informații ar trebui să fie actualizate anual.

(59) În ceea ce privește sectorul transporturilor și al energiei, pe baza orientărilor sectoriale specifice prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și de Regulamentul (UE) nr. 347/2013, au fost întocmite și ar trebui incluse în anexa la prezentul regulament liste ale proiectelor, coridoarelor și domeniilor prioritare cărora ar trebui să li se aplice prezentul regulament. În sectorul transporturilor, pentru a ține cont de posibilele modificări ale priorităților politice și ale capacităților tehnologice, precum și ale fluxurilor de trafic, ar trebui să fie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în ceea ce privește adoptarea de modificări la partea I din anexă și pentru a detalia prioritățile de finanțare pentru acțiunile eligibile în temeiul articolului 7 alineatul (2) care urmează a se reflecta în programele de activitate.

(60) Pentru a se ține seama de nivelul real al cererii de finanțare în cadrul obiectivelor specifice din sectorul transporturilor și pentru a transpune rezultatele evaluării intermediare, în cazurile în care se dovedește necesară o abatere cu mai mult de cinci puncte procentuale de la alocarea pentru un obiectiv specific din sectorul transporturilor stabilită în partea IV din anexa la prezentul regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE, pentru a modifica procentele orientative pentru fiecare dintre obiectivele specifice din sectorul transporturilor. Alocările orientative pentru obiective specifice din sectorul transporturilor nu aduc atingere cheltuirii întregii sume de 11 305 500 000 EUR transferate din Fondul de coeziune pentru proiecte de implementare a rețelei centrale sau pentru proiectele și prioritățile orizontale identificate în partea I din anexa la prezentul regulament.

(61) Pentru a reflecta concluziile rezultate din implementarea MIE, inclusiv cele cuprinse în evaluarea intermediară, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE, pentru a modifica lista de orientări generale care trebuie luate în considerare la stabilirea criteriilor de atribuire.

▼B

(62) Este deosebit de important ca, atunci când adoptă acte delegate în temeiul prezentului regulament, Comisia să organizeze, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și al elaborării actelor delegate, Comisia ar trebui să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

(63) În vederea asigurării unor condiții uniforme de executare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențe de executare în ceea ce privește programele de activitate multianuale și anuale. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]).

(64) Interesele financiare ale Uniunii ar trebui să fie protejate prin măsuri proporționale în cadrul întregului ciclu de cheltuieli, inclusiv prin prevenirea, identificarea și investigarea neregulilor, recuperarea fondurilor pierdute, alocate în mod necuvenit sau utilizate incorect și, dacă este necesar, prin aplicarea de sancțiuni în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 Parlamentul European ar trebui să fie informat în permanență cu privire la astfel de măsuri.

(65) Pentru a asigura o concurență largă și echitabilă pentru proiectele care beneficiază de finanțare în cadrul MIE, forma contractului ar trebui să corespundă obiectivelor și circumstanțelor proiectului. Condițiile contractuale ar trebui să fie redactate astfel încât să se distribuie în mod echitabil riscurile asociate contractului, pentru a se obține cel mai bun raport cost-eficacitate și a se permite executarea contractului cu eficiență optimă. Acest principiu ar trebui să se aplice indiferent dacă se utilizează un model de contract național sau unul internațional.

(66) Unele dintre proiectele de infrastructură de interes comun ar putea avea nevoie să se conecteze cu țările din vecinătate, cu țările candidate la aderare și cu alte țări terțe, precum și să treacă prin acestea. MIE ar trebui să ofere moduri simplificate de interconectare și finanțare a acestor infrastructuri, pentru a asigura coerența între instrumentele interne și externe ale bugetului Uniunii.

(67) Atunci când țări terțe și entități stabilite în țări terțe participă la acțiuni care contribuie la proiecte de interes comun, pot fi disponibile granturi numai în cazul în care este puțin probabil ca acțiunea să fie suficient susținută prin alte tipuri de asistență financiară în cadrul MIE sau al altor programe ale Uniunii.

(68) Orientarea generală de luare în considerare, de către Comisie, a impactului social, climatic și de mediu, specificată în partea VII din anexa I la prezentul regulament, nu ar trebui să se aplice în sectorul energiei, în conformitate cu abordarea de la articolul 4 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

▼B

(69) În sectorul telecomunicațiilor, orientarea generală de a lua în considerare efectul stimulativ al sprijinului Uniunii asupra investițiilor publice și private ar trebui să fie aplicabilă numai pentru infrastructurile pentru servicii digitale care vizează atragerea de investiții suplimentare.

(70) Orientarea generală de a lua în considerare dimensiunea transfrontalieră nu ar trebui să se aplice în ceea ce privește rețelele de bandă largă, deoarece toate investițiile în banda largă, inclusiv cele realizate în interiorul frontierelor statelor membre, vor îmbunătăți interconectivitatea rețelelor de telecomunicații transeuropene.

(71) Participarea la MIE a statelor care fac parte din Asociația Europeană a Liberului Schimb (AELS) și care sunt membre ale Acordului privind Spațiului Economic European (Acordul SEE) ar trebui să fie conformă cu condițiile stabilite în Acordul SEE. În acest scop, fiecare sector reglementat de prezentul regulament ar trebui să fie considerat un program separat. Participarea statelor AELS la MIE ar trebui să fie prevăzută în special în sectorul telecomunicațiilor.

(72) În sectorul transporturilor, în scopul stabilirii eligibilității unor proiecte de interes comun din țări terțe în temeiul prezentului regulament, ar trebui să se aplice hărțile orientative prevăzute în anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. În țările terțe pentru care regulamentul menționat nu cuprinde hărți orientative, proiectele de interes comun ar trebui să fie eligibile atunci când sunt în derulare activități de cooperare reciprocă în scopul de a se conveni asupra unor astfel de hărți orientative.

(73) Deoarece obiectivele prezentului regulament, în special coordonarea, dezvoltarea și finanțarea rețelelor transeuropene, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere necesitatea coordonării măsurilor naționale, dar pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut de asemenea la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor respective.

(74) În consecință, Regulamentele (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 ([1]) ale Parlamentului European și ale Consiliului ar trebui, pentru motive de claritate, să fie abrogate.

(75) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* pentru a permite adoptarea rapidă a actelor delegate și de punere în aplicare prevăzute în prezentul regulament,

([1]) Regulamentul (CE) nr. 67/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 noiembrie 2009 de stabilire a normelor generale de acordare a ajutorului financiar comunitar în domeniul rețelelor transeuropene (JO L 27, 30.1.2010, p. 20).

▼B

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

TITLUL I

DISPOZIȚII COMUNE

CAPITOLUL I

Mecanismul pentru interconectarea europei

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament instituie Mecanismul pentru Interconectarea Europei („MIE”) care stabilește condițiile, metodele și procedurile pentru acordarea de asistență financiară din partea Uniunii rețelelor transeuropene, în vederea sprijinirii proiectelor de interes comun din sectoarele infrastructurilor de transport, de telecomunicații și energetice, precum și a exploatării de posibile sinergii între aceste sectoare. De asemenea, MIE stabilește defalcarea resurselor care urmează a fi puse la dispoziție în cadrul financiar multianual pentru anii 2014 - 2020.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „proiect de interes comun” înseamnă un proiect identificat în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 sau Regulamentul (UE) nr. 347/2013 sau în Regulamentul privind orientările pentru infrastructuri transeuropene de telecomunicații;

2. „tronson transfrontalier” înseamnă, în sectorul transporturilor, un tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun între cele mai apropiate noduri urbane de ambele părți ale frontierei dintre două state membre sau dintre un stat membru și o țară vecină;

3. „țară vecină” înseamnă o țară care intră sub incidența politicii europene de vecinătate, inclusiv a parteneriatului strategic, a politicii de extindere, a Spațiului Economic European sau a Asociației Europene a Liberului Schimb;

4. „țară terță” înseamnă orice țară învecinată și orice altă țară cu care Uniunea poate coopera pentru atingerea obiectivelor urmărite prin prezentul regulament;

5. „lucrări” înseamnă cumpărarea, furnizarea și implementarea de componente, sisteme și servicii, inclusiv programe informatice, realizarea activităților de dezvoltare, construcție și de instalare aferente unui proiect, recepția instalațiilor și lansarea proiectului;

▼B

6. „studii” înseamnă activitățile necesare pentru a pregăti punerea în aplicare a proiectului, precum studiile pregătitoare, de cartografiere, de fezabilitate, de evaluare, de testare și de validare, inclusiv sub forma programelor informatice, și oricare alte măsuri de asistență tehnică, inclusiv acțiunile prealabile de definire și de dezvoltare completă a unui proiect, precum și de luare a deciziilor privind finanțarea sa, cum ar fi recunoașterea amplasamentelor și pregătirea pachetului financiar;

7. „acțiuni de sprijinire a programului” înseamnă, în cadrul programului MIE, toate măsurile însoțitoare necesare pentru implementarea acestuia și a orientărilor specifice fiecărui sector, cum ar fi cel al serviciilor, în special asistență tehnică, inclusiv pentru utilizarea instrumentelor financiare, precum și activitățile de pregătire, fezabilitate, coordonare, monitorizare, consultarea factorilor interesați, control, audit și evaluare care sunt direct necesare pentru gestionarea MIE și atingerea obiectivelor acestuia. Acțiunile de sprijinire a programului includ în special studii, reuniuni, cartografierea infrastructurilor, acțiuni de informare, de diseminare, de comunicare și de sensibilizare, cheltuieli aferente instrumentelor și rețelelor informatice concentrate pe schimbul de informații referitoare la MIE, împreună cu toate celelalte cheltuieli aferente asistenței tehnice și administrative care sunt suportate de Comisie și care pot fi necesare pentru gestionarea MIE sau pentru implementarea orientărilor sectoriale specifice. Acțiunile de sprijinire a programului includ, de asemenea, activități care sunt necesare pentru a înlesni pregătirea proiectelor de interes comun, în special în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, în vederea obținerii de finanțare în temeiul prezentului regulament sau pe piețele financiare. De asemenea, acțiunile de sprijinire a programului includ, după caz, costurile aferente agenției executive mandatate de către Comisie să implementeze anumite părți ale MIE („agenția executivă”);

8. „acțiune” înseamnă orice activitate care a fost identificată a fi independentă din punct de vedere financiar și tehnic, care este delimitată în timp și care este necesară pentru implementarea unui proiect de interes comun;

9. „costurile eligibile” au același înțeles ca în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012;

10. „beneficiar" înseamnă un stat membru, o organizație internațională, sau o întreprindere sau un organism publice sau private care a fost selectat pentru a primi asistență financiară din partea Uniunii în temeiul prezentului regulament și conform modalităților prevăzute în programul de activitate relevant menționat la articolul 17;

11. „organism de implementare” înseamnă o întreprindere sau un organism public sau privat desemnat de beneficiar, în cazul în care beneficiarul este un stat membru sau o organizație internațională, să implementeze acțiunea respectivă. Desemnarea este hotărâtă de către beneficiar pe propria răspundere și, dacă necesită atribuirea unui contract de achiziții publice, cu respectarea normelor aplicabile achizițiilor publice la nivelul Uniunii și la nivel național;

12. „rețea globală” înseamnă infrastructura de transport identificată în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

▼B

13. „rețea centrală” înseamnă infrastructura de transporturi identificată în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

14. „coridoarele rețelei centrale” înseamnă un instrument care să faciliteze implementarea coordonată a rețelei centrale, conform dispozițiilor din capitolul IV al Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 și care figurează în partea I din anexa I la prezentul regulament;

15. „blocaj” în sectorul transporturilor înseamnă o barieră fizică, tehnică sau funcțională ce antrenează o întrerupere a sistemului de natură să afecteze continuitatea fluxurilor pe distanță lungă sau transfrontaliere, care poate fi surmontată prin crearea de noi infrastructuri sau prin modernizarea substanțială a infrastructurii existente, ceea ce ar putea aduce îmbunătățiri semnificative care vor soluționa constrângerile cauzate de blocaj;

16. „prioritate” înseamnă oricare dintre coridoarele prioritare privind energia electrică, coridoarele prioritare privind gazele naturale sau domeniile tematice prioritare stabilite în Regulamentul (UE) nr. 347/2013;

17. „aplicații telematice” înseamnă aplicațiile astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

18. „infrastructură energetică” înseamnă infrastructura definită în Regulamentul (UE) nr. 347/2013;

19. „sinergii între sectoare” înseamnă existența unor acțiuni similare sau complementare desfășurate în cel puțin două dintre sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei, care pot permite optimizarea costurilor sau a rezultatelor prin punerea în comun a resurselor financiare, tehnice sau umane;

20. „rețea izolată” înseamnă rețeaua feroviară a unui stat membru sau o parte din aceasta, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Articolul 3

Obiective generale

MIE permite pregătirea și implementarea proiectelor de interes comun din cadrul politicii privind rețelele transeuropene în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. În special, MIE sprijină implementarea acelor proiecte de interes comun care vizează dezvoltarea și construcția unor infrastructuri și servicii noi sau modernizarea infrastructurilor și serviciilor existente în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. MIE acordă prioritate conexiunilor lipsă din sectorul transporturilor. De asemenea, MIE contribuie la sprijinirea proiectelor care au o valoare adăugată europeană și oferă beneficii importante pentru societate, dar care nu beneficiază de finanțare adecvată din partea pieței. Următoarele obiective generale se aplică în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei:

(a) să contribuie la o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, în conformitate cu Strategia Europa 2020, prin dezvoltarea unor rețele transeuropene moderne și performante care să țină seama de viitoarele fluxuri de trafic preconizate, generând astfel beneficii

▼B

pentru întreaga Uniune în materie de îmbunătățire a competitivității pe piața globală și de coeziune economică, socială și teritorială în cadrul pieței interne și creând un mediu mai favorabil investițiilor private, publice sau public-private printr-o combinație de instrumente financiare și de sprijin direct din partea Uniunii, în cazurile în care proiectele ar putea beneficia de pe urma acestei combinări a instrumentelor și printr-o exploatare adecvată a sinergiilor dintre sectoare.

Îndeplinirea acestui obiectiv se va măsura prin volumul investițiilor private, publice sau de tip parteneriat public-privat în proiecte de interes comun, în special prin volumul investițiilor private în proiecte de interes comun realizate prin instrumente financiare în temeiul prezentului regulament. Se acordă o atenție deosebită utilizării eficiente a investițiilor publice;

(b) să permită Uniunii atingerea obiectivelor sale de dezvoltare durabilă, inclusiv de reducere cu cel puțin 20 % a emisiilor de gaze cu efect de seră în comparație cu nivelurile din 1990 și de creștere cu 20 % a eficienței energetice, precum și de majorare a proporției energiei din surse regenerabile la 20 % până în 2020, contribuind astfel la obiectivele pe termen mediu și lung ale Uniunii privind decarbonizarea și asigurând în același timp o mai mare solidaritate între statele membre;

Articolul 4

Obiective sectoriale specifice

(1) Fără a aduce atingere obiectivelor generale stabilite la articolul 3, MIE contribuie la realizarea următoarelor obiective sectoriale specifice menționate la alineatele (2), (3) și (4) din prezentul articol.

(2) în sectorul transporturilor, MIE sprijină proiectele de interes comun identificate la articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 care urmăresc obiectivele enunțate mai jos, astfel cum se precizează la articolul 4 din regulamentul respectiv:

(a) eliminarea blocajelor, sporirea gradului de interoperabilitate feroviară, eliminarea conexiunilor lipsă și, în special, îmbunătățirea tronsoanelor transfrontaliere. Realizarea acestui obiectiv se măsoară în funcție de:

(i) numărul de conexiuni transfrontaliere noi sau îmbunătățite;

(ii) numărul de kilometri de cale ferată adaptați la standardul european nominal de ecartament și dotați cu ERTMS;

(iii) numărul de blocaje eliminate și de tronsoane cu capacitate sporită pe rutele de transport de orice mod care au beneficiat de finanțare prin intermediul MIE;

(iv) lungimea căilor navigabile interioare în funcție de clasă în Uniune;

(v) lungimea rețelei de căi ferate din Uniune modernizate în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 39 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

▼B

(b) asigurarea, pe termen lung, a sistemelor de transport durabile și eficiente, în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport preconizate, precum și facilitarea decarbonizării tuturor modurilor de transport prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare, cu emisii scăzute de dioxid de carbon și eficiente din punct de vedere energetic, și crearea, totodată, pe fondul optimizării siguranței. Realizarea acestui obiectiv se măsoară în funcție de:

(i) numărul de puncte de alimentare cu combustibili alternativi pentru vehiculele care folosesc rețeaua centrală TEN-T pentru transportul rutier în Uniune;

(ii) numărul de porturi interioare și maritime ale rețelei centrale TEN-T dotate cu puncte de alimentare pentru combustibili alternativi în Uniune; și

(iii) reducerea deceselor în rețeaua rutieră în Uniune;

(c) optimizarea integrării și a interconectării modurilor de transport și sporirea gradului de interoperabilitate a serviciilor de transport, cu asigurarea totodată a accesibilității infrastructurilor de transport. Realizarea acestui obiectiv se măsoară în funcție de:

(i) numărul de platforme logistice multimodale - inclusiv porturile interioare și maritime și aeroporturile conectate la rețeaua de căi ferate;

(ii) numărul de terminale feroviar-rutiere îmbunătățite, precum și în funcție de numărul de conexiuni îmbunătățite sau noi între porturi prin intermediul autostrăzilor maritime;

(iii) numărul de kilometri de căi navigabile interioare echipate cu RIS; și

(iv) nivelul punerii în practică a sistemului SESAR, VTMIS și STI pentru sectorul rutier.

Indicatorii menționați la prezentul alineat nu se aplică statelor membre care nu dispun de o rețea feroviară sau de o rețea de căi navigabile interioare, după caz.

Indicatorii menționați nu constituie criterii de selecție sau de eligibilitate a acțiunilor pentru sprijin din MIE.

Procentele orientative care reflectă proporția din resursele bugetare globale menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (a) care urmează să fie alocate pentru fiecare dintre cele trei obiective specifice din domeniul transporturilor sunt stabilite în partea VI din anexa I la prezentul regulament. Comisia nu se abate de la aceste procente orientative cu mai mult de 5 puncte procentuale;

(3) În sectorul energiei, MIE sprijină proiecte de interes comun care urmăresc unul sau mai multe dintre următoarele obiective:

(a) sporirea competitivității prin promovarea unei mai bune integrări a pieței interne a energiei și a interoperabilității transfrontaliere a rețelelor de electricitate și de gaz. Realizarea acestui obiectiv se măsoară ex post prin:

▼B

(i) numărul de proiecte care interconectează efectiv rețelele statelor membre și care elimină constrângerile interne;

(ii) reducerea sau eliminarea izolării energetice a statelor membre;

(iii) procentul de transport transfrontalier al energiei electrice în raport cu capacitatea instalată de generare a energiei electrice din statele membre relevante;

(iv) convergența prețurilor pe piețele gazului și /sau ale energiei electrice ale statelor membre în cauză; și prin

(v) procentul celui mai ridicat vârf al cererii în cazul celor două state membre în cauză care intră sub incidența interconexiunilor cu flux reversibil pentru gaz;

(b) sporirea nivelului de securitate a aprovizionării cu energie în Uniune;

Realizarea acestui obiectiv se măsoară ex post prin:

(i) numărul de proiecte care permit diversificarea surselor, a contrapărților și a rutelor de aprovizionare;

(ii) numărul de proiecte care sporesc capacitatea de stocare;

(iii) reziliența sistemului, ținând cont de numărul de perturbări în aprovizionare și de durata acestora;

(iv) cuantumul pierderilor de energie din surse regenerabile evitate;

(v) conexiunile piețelor izolate cu surse de aprovizionare mai diversificate;

(vi) utilizarea optimă a activelor de infrastructură energetică;

(c) contribuția la dezvoltarea durabilă și la protecția mediului, printre altele prin integrarea energiei din surse regenerabile în rețeaua de transport și prin dezvoltarea rețelelor energetice inteligente și a celor de dioxid de carbon.

Realizarea acestui obiectiv se măsoară ex post prin:

(i) cantitatea de energie electrică din surse regenerabile transportată dinspre unitatea de producție către centrele importante de consum și stocare;

(ii) cuantumul pierderilor de energie din surse regenerabile evitate;

(iii) numărul de proiecte referitoare la rețele inteligente implementate care au beneficiat de MIE și răspunsul la cerere generat de acestea;

(iv) cantitatea de emisii de CO_2 evitate prin proiectele care au beneficiat de MIE.

▼B

Indicatorii menționați la prezentul alineat, care servesc la măsurarea ex post a gradului de realizare a obiectivelor, nu constituie criterii de selecție sau de eligibilitate a acțiunilor de sprijin din cadrul MIE.

Condițiile de eligibilitate pentru asistența financiară din partea Uniunii pentru proiectele de interes comun sunt stabilite la articolul 14 din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, în timp ce criteriile de selecție pentru proiectele de interes comun sunt stabilite la articolul 4 din respectivul regulament.

(4) În sectorul telecomunicațiilor, MIE prevede acțiuni de sprijin care urmăresc obiectivele specificate în regulamentul relevant privind orientările pentru infrastructuri transeuropene de telecomunicații.

Articolul 5

Buget

(1) Pachetul financiar de punere în aplicare aferent MIE pentru perioada 2014 - 2020 este de 33 242 259 000 ([1]) EUR în prețuri curente. Această sumă se distribuie după cum urmează:

(a) sectorul transporturilor: 26 250 582 000 EUR, din care 11 305 500 000 EUR se transferă din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuiți, în conformitate cu prezentul regulament, exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din partea Fondului de coeziune;

(b) sectorul telecomunicațiilor: 1 141 602 000 EUR;

(c) sectorul energiei: 5 850 075 000 EUR;

Aceste valori nu aduc atingere aplicării mecanismului de flexibilitate prevăzut în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ([2]).

(2) Pachetul financiar de punere în aplicare aferent MIE acoperă cheltuielile aferente:

(a) acțiunilor care contribuie la proiectele de interes comun și acțiunilor de sprijinire a programelor prevăzute la articolul 7;

(b) acțiunilor de sprijinire a programelor constând în cheltuieli cu asistența tehnică și administrativă ale Comisiei pentru gestionarea MIE, inclusiv cele necesare pentru a asigura tranziția între MIE și măsurile adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007, în valoare de maximum 1 % din pachetul financiar; acest prag include costurile aferente agenției executive.

([1]) Pachetul financiar al MIE pentru perioada 2014 - 2020 exprimat în prețuri la nivelul anului 2011 este de 29 300 000 000 EUR, repartizat astfel: 23 174 000 000 EUR, inclusiv 10 000 000 000 EUR pentru statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune (sectorul transporturilor), 5 126 000 000 EUR (sectorul energiei), 1 000 000 000 EUR (sectorul telecomunicațiilor).

([2]) Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014 - 2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 883).

▼B

(3) În urma evaluării intermediare menționate la articolul 27 alineatul (1), Parlamentul European și Consiliul pot transfera, la propunerea Comisiei, creditele alocate între sectoarele transporturilor, ale telecomunicațiilor și energiei prevăzute la alineatul (1), cu excepția sumei de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune pentru finanțarea proiectelor din sectorul transporturilor în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune.

(4) Creditele alocate anual sunt autorizate de Parlamentul European și de Consiliu în limitele cadrului financiar multianual pentru perioada 2014 - 2020.

CAPITOLUL II

Forme de finanțare și dispoziții financiare

Articolul 6

Forme de asistență financiară

(1) MIE se implementează prin una sau mai multe forme de asistență financiară, prevăzute în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012, în special granturi, achiziții și instrumente financiare.

(2) În sensul prezentului regulament, programele de activitate menționate la articolul 17 stabilesc sub ce formă se acordă asistență financiară, și anume granturi, achiziții și instrumente financiare.

(3) Sub rezerva realizării unei analize cost-beneficiu, Comisia poate mandata o parte din implementarea MIE organismelor menționate la articolul 58 alineatul (1) litera (a) și la articolul 62 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012, și în special agenției executive, având în vedere necesitățile unei gestiuni optime și eficace a MIE în sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. De asemenea, Comisia poate mandata o parte din implementarea MIE organismelor prevăzute la articolul 58 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Articolul 7

Eligibilitate și condiții pentru acordarea asistenței financiare

(1) Numai acțiunile care contribuie la proiectele de interes comun în conformitate cu Regulamentele (UE) nr. 1315/2013 și (UE) nr. 347/2013 și cu regulamentul privind orientările pentru rețelele transeuropene în domeniul infrastructurii telecomunicațiilor, precum și acțiunile de sprijinire a programelor, sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii sub formă de granturi, instrumente financiare și achiziții.

(2) În sectorul transporturilor, numai acțiunile care contribuie la proiecte de interes comun în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și acțiunile de sprijinire a programelor sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii sub formă de achiziții și instrumente financiare în temeiul prezentului regulament. Numai următoarele acțiuni sunt eligibile pentru asistență financiară sub formă de granturi din partea Uniunii în temeiul prezentului regulament:

▼B

(a) acțiuni de implementare a rețelei centrale în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, inclusiv implementarea de noi tehnologii și inovații în conformitate cu articolul 33 din regulamentul respectiv și proiectele și prioritățile orizontale identificate în partea I din anexa I la prezentul regulament;

(b) acțiuni de implementare a rețelei globale în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, atunci când respectivele acțiuni contribuie la eliminarea conexiunilor lipsă, la facilitarea fluxurilor de trafic transfontalier sau la eliminarea blocajelor și, de asemenea, la dezvoltarea rețelei centrale sau la interconectarea coridoarelor rețelei centrale, sau atunci când aceste acțiuni contribuie la implementarea ERTMS pe rutele principale ale coridoarelor de transport feroviar de marfă astfel cum sunt definite în anexa la Regulamentul (UE) nr. 913/2010, până la un plafon de 5 % din pachetul financiar alocat sectorului transporturilor, astfel cum se prevede la articolul 5 din prezentul regulament;

(c) studii pentru proiecte de interes comun definite la articolul 8 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(d) studii pentru proiecte transfrontaliere prioritare definite în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]);

(e) acțiuni de sprijinire a proiectelor de interes comun, astfel cum sunt definite la articolul 8 alineatul (1) literele (a), (d) și (e) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(f) acțiuni de implementare a infrastructurii de transporturi în nodurile rețelei centrale, inclusiv nodurile urbane, definite la articolul 41 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(g) acțiuni de sprijinire a sistemelor de aplicații telematice în conformitate cu articolul 31 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(h) acțiuni de sprijinire a sistemelor de transport de marfă în conformitate cu articolul 32 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(i) acțiuni de reducere a zgomotului provocat de transportul de marfă pe căi ferate, inclusiv prin modernizarea materialului rulant existent, în cooperare, printre altele, cu sectorul feroviar;

(j) acțiuni de sprijinire a programelor;

(k) acțiuni de implementare a unei infrastructuri sigure și securizate în conformitate cu articolul 34 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(l) acțiuni de sprijinire a autostrăzilor maritime în conformitate cu articolul 21 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Acțiunile din sectorul transporturilor care implică un tronson transfrontalier sau o parte a unui astfel de tronson sunt eligibile pentru a primi asistență financiară din partea Uniunii numai în cazul în care există un acord scris între statele membre implicate sau între statele membre și țările terțe implicate privind finalizarea tronsoanelor transfrontaliere.

([1]) Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei trans-europene de transport (JO L 204, 5.8.2010, p. 1).

▼B

(3) În sectorul energiei, toate acțiunile de implementare a proiectelor de interes comun care se referă la coridoarele și zonele prioritare menționate în partea II din anexa I la prezentul regulament și care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 14 din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, precum și acțiunile de sprijinire a programelor, sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii sub formă de instrumente financiare, achiziții și granturi în temeiul prezentului regulament.

Pentru a permite utilizarea în modul cel mai eficient a bugetului Uniunii și a spori efectul multiplicator al asistenței financiare din partea Uniunii, Comisia furnizează asistență în mod prioritar sub formă de instrumente financiare ori de câte ori acest lucru este oportun, cu condiția ca acestea să fie adoptate de către piață și cu respectarea plafonului de utilizare a instrumentelor financiare în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) și articolul 21 alineatul (4).

(4) În sectorul telecomunicațiilor, toate acțiunile de implementare a proiectelor de interes comun și acțiunile de sprijinire a programelor identificate în regulamentul privind orientările pentru rețelele transeuropene în domeniul infrastructurii telecomunicațiilor și care îndeplinesc criteriile de eligibilitate stabilite în conformitate cu regulamentul respectiv sunt eligibile pentru a beneficia de asistență financiară din partea Uniunii în temeiul prezentului regulament astfel:

(a) serviciile generice, platformele destinate serviciilor de bază și acțiunile de sprijinire a programelor sunt finanțate prin intermediul granturilor și/sau al achizițiilor publice;

(b) acțiunile în domeniul rețelelor de bandă largă sunt finanțate prin instrumente financiare.

(5) Acțiunile implicând sinergii între sectoare care contribuie la proiecte de interes comun eligibile în temeiul a cel puțin două dintre regulamentele menționate la articolul 2 punctul 1 sunt eligibile pentru a beneficia de asistență financiară în temeiul prezentului regulament, în scopul cererilor de propuneri multisectoriale menționate la articolul 17 alineatul (7), numai în cazul în care componentele și costurile unei astfel de acțiuni pot fi diferențiate în mod clar pentru fiecare sector în sensul alineatelor (2), (3) și (4) de la prezentul articol.

CAPITOLUL III

Granturi

Articolul 8

Forme de granturi și costuri eligibile

(1) Granturile acordate în temeiul prezentului regulament pot lua oricare dintre formele prevăzute în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Programele de activitate menționate la articolul 17 din prezentul regulament stabilesc formele granturilor care pot fi utilizate pentru finanțarea acțiunilor în cauză.

(2) Fără a se aduce atingere Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012, cheltuielile pentru acțiunile care rezultă din proiectele incluse în primul program multianual și în programele de activitate anuale pot fi eligibile începând cu 1 ianuarie 2014.

▼B

(3) Numai cheltuielile contractate într-un stat membru pot fi eligibile, cu excepția cazurilor în care un proiect de interes comun implică teritoriul unor țări terțe și a cazurilor în care acțiunea este indispensabilă pentru îndeplinirea obiectivelor proiectului în cauză.

(4) Costul echipamentelor și al infrastructurii care este considerat de către beneficiar cheltuieli de capital poate fi eligibil în totalitate.

(5) Cheltuielile aferente studiilor de mediu privind protecția mediului și respectarea dreptului relevant al Uniunii pot fi eligibile.

(6) Cheltuielile aferente achiziționării de terenuri nu reprezintă costuri eligibile, cu excepția fondurilor transferate, în sectorul transporturilor, din Fondul de coeziune în conformitate cu Regulamentul de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune.

(7) Costurile eligibile includ taxa pe valoarea adăugată („TVA”) în conformitate cu articolul 126 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

În ceea ce privește suma de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuită în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, normele de eligibilitate privind TVA sunt cele aplicabile Fondului de coeziune menționate în Regulamentul de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune.

(8) Normele privind eligibilitatea costurilor contractate de beneficiari se aplică, cu modificările corespunzătoare, costurilor contractate de organismele de implementare.

Articolul 9

Condiții de participare

(1) Propunerile se prezintă de către unul sau mai multe state membre sau, cu acordul statelor membre în cauză, de către organizații internaționale, întreprinderi mixte ori întreprinderi sau organisme publice sau private stabilite într-un stat membru.

(2) Propunerile pot fi prezentate de către entități care nu au personalitate juridică în conformitate cu legislația națională aplicabilă, cu condiția ca reprezentanții acestora să aibă capacitatea de a-și asuma obligații legale în numele acestora și de a oferi garanții privind protecția intereselor financiare ale Uniunii echivalente cu cele oferite de persoanele juridice.

(3) Nu sunt eligibile propunerile prezentate de către persoane fizice.

▼B

(4) În cazurile în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor unui anumit proiect de interes comun și în măsura în care prezența lor este întemeiată, la acțiunile care contribuie la proiectele de interes comun pot participa țări terțe și entități stabilite în țări terțe.

Acestea nu pot primi asistență financiară în temeiul prezentului regulament, cu excepția cazurilor în care acest lucru este indispensabil pentru îndeplinirea obiectivelor unui anumit proiect de interes comun.

(5) Programele de activitate multianuale și anuale menționate la articolul 17 pot să prevadă norme specifice privind prezentarea propunerilor.

Articolul 10

Rate de finanțare

(1) Cu excepția cazurilor menționate în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012, propunerile sunt selectate în temeiul unor cereri de propuneri pe baza programelor de activitate menționate la articolul 17 din prezentul regulament.

(2) În sectorul transporturilor, cuantumul asistenței financiare din partea Uniunii nu depășește:

(a) în ceea ce privește granturile pentru studii, 50 % din costurile eligibile;

(b) în ceea ce privește granturile pentru lucrări:

(i) pentru rețelele de căi ferate și rutiere, în cazul statelor membre care nu dispun de o rețea feroviară înființată pe teritoriul lor sau în cazul unui stat membru, sau a unei părți dintr-un stat membru, cu o rețea izolată fără transport feroviar de mărfuri pe distanțe lungi: 20 % din costurile eligibile; rata finanțării poate fi majorată până la maxim 30 % pentru acțiunile care au ca obiect eliminarea blocajelor și până la maxim 40 % pentru acțiunile care vizează tronsoanele transfrontaliere și acțiunile care urmăresc sporirea gradului de interoperabilitate feroviară;

(ii) pentru căile navigabile interioare: 20 % din costurile eligibile; rata finanțării poate fi majorată până la maxim 40 % pentru acțiunile care au ca obiect eliminarea blocajelor și până la maxim 40 % pentru acțiuni care vizează tronsoanele transfrontaliere;

(iii) pentru transportul terestru, conexiuni cu platformele logistice multimodale și dezvoltarea acestora, inclusiv conexiunile cu porturi interioare și maritime și cu aeroporturi, precum și pentru dezvoltarea porturilor: 20 % din costurile eligibile;

(iv) pentru acțiuni de reducere a zgomotului provocat de transportul de marfă pe căi ferate, inclusiv prin modernizarea materialului rulant existent; 20 % din costurile eligibile, până la un plafon combinat de 1 % din resursele bugetare menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (a).

▼B

(v) pentru îmbunătățirea accesibilității infrastructurii de transport pentru persoanele cu handicap: 30 % din costul eligibil al lucrărilor de adaptare, ceea ce, în orice caz, nu depășește 10 % din costul eligibil total al lucrărilor.

(vi) pentru acțiuni care sprijină noile tehnologii și inovarea pentru toate modurile de transport, 20 % din costurile eligibile;

(vii) pentru acțiuni care sprijină tronsoanele rutiere transfrontaliere: 10 % din costurile eligibile;

(c) în ceea ce privește granturile pentru sistemele și serviciile de aplicații telematice:

(i) pentru componentele terestre ale ERTMS, ale SESAR, ale RIS și ale VTMIS: 50 % din costurile eligibile;

(ii) pentru componentele terestre ale STI pentru sectorul rutier: 20 % din costurile eligibile;

(iii) pentru componentele de bord ale ERTMS: 50 % din costurile eligibile;

(iv) pentru componentele de bord ale SESAR, ale RIS, ale VTMIS și ale STI pentru sectorul rutier: 20 % din costurile eligibile, până la un plafon combinat de 5 % din resursele bugetare menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (a);

(v) pentru acțiuni de sprijinire a dezvoltării autostrăzilor maritime: 30 % din costurile eligibile.

Comisia creează condiții favorabile pentru dezvoltarea de astfel de proiecte care implică autostrăzi maritime împreună cu țări terțe;

(vi) pentru sisteme de aplicații telematice, altele decât cele menționate la punctele (i) - (iv), servicii de transport de marfă și, parcări sigure pe rețeaua centrală rutieră: 20 % din costurile eligibile.

(3) În sectorul energiei, cuantumul asistenței financiare din partea Uniunii nu depășește 50 % din costul eligibil al studiilor și/sau al lucrărilor. Ratele de cofinanțare pot fi majorate până la maximum 75 % pentru acțiunile care, pe baza dovezilor menționate la articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, oferă un grad înalt de siguranță a aprovizionării la nivel regional sau la nivelul Uniunii sau consolidează solidaritatea Uniunii sau cuprind soluții extrem de inovatoare.

(4) În sectorul telecomunicațiilor, cuantumul asistenței financiare din partea Uniunii nu depășește:

(a) pentru acțiuni în domeniul serviciilor generice: 75 % din costurile eligibile;

(b) pentru acțiuni orizontale, inclusiv cartografierea infrastructurii, înfrățire și asistență tehnică: 75 % din costurile eligibile.

▼B

Platformele destinate serviciilor de bază sunt în general finanțate prin achiziții. În cazuri excepționale, acestea pot fi finanțate printr-un grant care să acopere până la 100 % din costurile eligibile, fără a se aduce atingere principiului cofinanțării.

(5) Ratele de cofinanțare pot fi majorate cu până la 10 puncte procentuale peste procentele prevăzute la alineatele (2), (3) și (4) pentru acțiuni care prezintă sinergii între cel puțin două dintre sectoarele vizate de MIE. Această majorare nu se aplică ratelor de cofinanțare menționate la articolul 11.

(6) Cuantumul asistenței financiare care urmează să fie acordată acțiunilor selectate se modulează pe baza unei analize a raportului cost-beneficii pentru fiecare proiect, a disponibilității resurselor bugetare ale Uniunii și a necesității de a maximiza efectul de pârghie al fondurilor Uniunii.

Articolul 11

Cereri specifice de fonduri transferate din Fondul de coeziune în sectorul transporturilor

(1) În ceea ce privește suma de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuită exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, se lansează cereri specifice pentru proiecte de implementare a rețelei centrale sau pentru proiectele și prioritățile orizontale identificate în partea I din anexa I exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune.

(2) Normele aplicabile în sectorul transporturilor în temeiul prezentului regulament se aplică și acestor cereri specifice. Până la 31 decembrie 2016, selecția proiectelor eligibile pentru finanțare respectă alocațiile naționale din cadrul Fondului de coeziune. Începând cu 1 ianuarie 2017, resursele transferate MIE care nu au fost angajate pentru un proiect de infrastructură în domeniul transporturilor sunt puse la dispoziția tuturor statelor membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, în vederea finanțării proiectelor de infrastructură în domeniul transporturilor în conformitate cu prezentul regulament.

(3) Pentru a sprijini statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune care pot întâmpina dificultăți în conceperea de proiecte cu o suficientă maturitate și/sau calitate și care aduc suficientă valoare adăugată pentru Uniune, se acordă o atenție specială acțiunilor de sprijinire a programelor destinate consolidării capacității instituționale și a eficienței administrațiilor publice și a serviciilor publice legate de dezvoltarea și punerea în aplicare a proiectelor menționate în partea I din anexa I. Pentru a asigura cel mai înalt nivel de absorbție a fondurilor transferate în toate statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, Comisia poate organiza cereri suplimentare.

(4) Suma de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune poate fi utilizată pentru alocarea de resurse bugetare instrumentelor financiare în temeiul prezentului regulament numai începând cu 1 ianuarie 2017. De la data menționată, suma 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune poate fi utilizată pentru angajarea de resurse bugetare pentru proiecte pentru care s-au semnat deja angajamente contractuale de către entitățile mandatate.

▼B

(5) Fără a aduce atingere articolului 10, în ceea ce privește suma de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune pentru a fi cheltuită exclusiv în statele membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune, ratele maxime de finanțare sunt cele aplicabile Fondului de coeziune menționate în Regulamentul de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune, pentru următoarele:

(a) acțiuni în ceea ce privește granturile pentru studii;

(b) acțiuni în ceea ce privește granturile pentru lucrări:

(i) căi ferate și căi navigabile interioare;

(ii) acțiuni de sprijinire a tronsoanelor rutiere transfrontaliere și, în cazul statelor membre care nu dispun de rețele feroviare, a rețelei rutiere TEN-T;

(iii) pentru transportul terestru, conexiuni cu platformele logistice multimodale și dezvoltarea acestora, inclusiv conexiunile cu porturi interioare și maritime și cu aeroporturi, inclusiv instalații de schimbare automată a ecartamentului, și dezvoltarea porturilor, inclusiv capacități de spargere a gheții, precum și puncte de interconectare, acordându-se o atenție specială conexiunilor feroviare, cu excepția statelor membre care nu dispun de o rețea feroviară;

(c) acțiuni în ceea ce privește granturile pentru sistemele și serviciile de aplicații telematice:

(i) ERTMS, RIS și VTMIS sistemul SESAR și ITS în sectorul rutier;

(ii) sisteme de aplicații telematice;

(iii) acțiuni de sprijinire a dezvoltării autostrăzilor maritime;

(d) acțiuni în ceea ce privește granturile pentru acțiuni de sprijinire a noilor tehnologii și a inovării pentru toate modurile de transport.

Articolul 12

Anularea, reducerea, suspendarea și încetarea grantului

(1) Comisia anulează, cu excepția cazurilor justificate corespunzător, asistența financiară acordată pentru studii care nu au demarat în termen de un an de la data de începere prevăzută în condițiile care guvernează acordarea asistenței sau, pentru toate celelalte acțiuni eligibile pentru a primi asistență financiară în temeiul prezentului regulament, în termen de doi ani de la această dată.

▼B

(2) Comisia poate suspenda, reduce, recupera sau înceta asistența financiară, în conformitate cu condițiile prevăzute în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 sau în urma unei evaluări a evoluției proiectului, în special în cazul unor întârzieri majore ale implementării acțiunii.

(3) Comisia poate solicita rambursarea totală sau parțială a asistenței financiare acordate dacă implementarea acțiunii care beneficiază de asistență financiară nu a fost finalizată în termen de doi ani de la data finalizării prevăzută în condițiile care guvernează acordarea asistenței.

(4) Înainte de a lua una dintre deciziile prevăzute la alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol, Comisia examinează cazul în mod detaliat, în colaborare cu organismele menționate la articolul 6 alineatul (3) și consultă beneficiarii vizați, astfel încât aceștia să își poată prezenta observațiile într-un termen rezonabil. După evaluarea intermediară, Comisia comunică Parlamentului European și Consiliului toate deciziile luate privind adoptarea anuală a programelor de activitate în temeiul articolului 17.

CAPITOLUL IV

Achiziții

Articolul 13

Achiziții

(1) Procedurile de achiziții publice efectuate de Comisie sau de unul din organismele menționate la articolul 6 alineatul (3), în numele său sau în comun cu statele membre, pot:

(a) să prevadă condiții specifice, precum locul de desfășurare a activităților care fac obiectul achiziției, atunci când aceste condiții sunt justificate de obiectivele acțiunilor și cu condiția ca aceste condiții să nu fie contrare principiilor Uniunii și a celor naționale privind achizițiile publice;

(b) să autorizeze atribuirea mai multor contracte în cadrul aceleiași proceduri („aprovizionare de la mai mulți furnizori”).

(2) În cazurile în care acest lucru se justifică și este necesar pentru implementarea acțiunilor, alineatul (1) poate să se aplice, de asemenea, procedurilor de achiziții efectuate de beneficiarii de granturi.

CAPITOLUL V

Instrumente financiare

Articolul 14

Tipuri de instrumente financiare

(1) Instrumentele financiare stabilite în conformitate cu Titlul VIII din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 pot fi utilizate pentru facilitarea accesului la finanțare al entităților care implementează acțiuni ce contribuie la proiecte de interes comun, astfel cum sunt definite

▼B

în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și în Regulamentul (UE) nr. 347/2013 și în regulamentul privind orientările pentru rețelele transeuropene în domeniul infrastructurii telecomunicațiilor și la atingerea obiectivelor acestora. Instrumentele financiare se bazează pe evaluări ex-ante ale imperfecțiunilor pieței, ale situațiilor investiționale suboptime și ale nevoilor investiționale. Clauzele, condițiile și procedurile esențiale pentru fiecare instrument financiar sunt stabilite în Partea IV din anexa I la prezentul regulament.

(2) Contribuția totală din bugetul general al Uniunii la instrumentele financiare nu depășește 10 % din pachetul financiar total aferent MIE menționat la articolul 5 alineatul (1).

(3) Toate instrumentele financiare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile pentru finanțarea proiectelor instituit în temeiul Deciziei nr. 1639/2006/CE, pot fuziona, dacă această operațiune este aplicabilă și sub rezerva unei evaluări anterioare, cu cele create în temeiul prezentului regulament.

Fuzionarea obligațiunilor pentru finanțarea proiectelor face obiectul unui raport intermediar, care trebuie realizat în al doilea semestru al anului 2013, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 680/2007 și în Decizia nr. 1639/2006/CE. Inițiativa de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte demarează treptat în limitele unui plafon de 230 000 000 EUR în anii 2014 și 2015. Punerea deplină în aplicare a inițiativei are loc sub rezerva evaluării independente și complete care urmează a fi efectuată în cursul anului 2015, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 680/2007 și în Decizia nr. 1639/2006/CE. Prin prisma evaluării respective, luând în calcul toate opțiunile, Comisia are în vedere posibilitatea de a propune modificări normative corespunzătoare, inclusiv cu caracter legislativ, în special în cazul în care nivelul prevăzut al absorbției pe piață este nesatisfăcător sau în cazul în care sunt disponibile suficiente surse alternative de finanțare prin împrumut pe termen lung.

(4) Pot fi utilizate următoarele instrumente financiare:

(a) instrumente de capitaluri proprii, precum fondurile de investiții care privilegiază furnizarea de capital de risc pentru acțiuni care contribuie la proiecte de interes comun;

(b) împrumuturi și/sau garanții facilitate de instrumente de partajare a riscurilor, inclusiv un mecanism de stimulare pentru obligațiuni pentru finanțarea de proiecte, care sprijină proiecte individuale sau portofolii de proiecte, emise de o instituție financiară din resurse proprii cu contribuția Uniunii la constituirea provizioanelor și/sau la alocarea de capital.

Articolul 15

Condiții pentru acordarea de asistență financiară prin intermediul instrumentelor financiare

(1) Acțiunile sprijinite prin instrumentele financiare sunt selectate în funcție de maturitate și vizează diversificarea sectorială, în conformitate cu articolele 3 și 4, precum și echilibrul geografic la nivelul statelor membre. Acestea:

▼B

(a) prezintă o valoare adăugată europeană;

(b) aderă la obiectivele Strategiei Europa 2020;

(c) prezintă un efect de pârghie în ceea ce privește sprijinul din partea Uniunii, și anume vizează mobilizarea unei investiții globale care să depășească valoarea contribuției Uniunii conform indicatorilor definiți în prealabil.

(2) Uniunea, orice stat membru și alți investitori pot oferi asistență financiară suplimentară față de contribuțiile primite prin utilizarea instrumentelor financiare, cu condiția aprobării de către Comisie a oricărei modificări a criteriilor de eligibilitate pentru acțiuni și/sau a strategiei de investiții a instrumentului care ar putea fi necesară ca urmare a contribuției suplimentare.

(3) Instrumentele financiare vizează sporirea efectului multiplicator al cheltuielilor Uniunii prin atragerea de resurse suplimentare din partea investitorilor privați. Acestea pot genera randamente acceptabile pentru îndeplinirea obiectivelor altor parteneri sau investitori, vizând totodată menținerea valorii activelor furnizate de bugetul Uniunii.

(4) Instrumentele financiare prevăzute în prezentul regulament pot fi combinate cu granturi finanțate din bugetul Uniunii.

(5) Comisia poate stabili condiții suplimentare în cadrul programelor de activitate menționate la articolul 17, în funcție de necesitățile specifice ale sectoarelor transporturilor, telecomunicațiilor și energiei.

Articolul 16

Acțiuni în țări terțe

Acțiunile din țări terțe pot fi sprijinite prin intermediul instrumentelor financiare dacă acțiunile respective sunt necesare pentru implementarea unui proiect de interes comun.

CAPITOLUL VI

Programare, punere în aplicare și control

Articolul 17

Programe de activitate multianuale și/sau anuale

(1) Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, programe de activitate multianuale și anuale pentru fiecare dintre sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. Comisia poate, de asemenea, să adopte programe de activitate multianuale și anuale care acoperă mai mult de un sector. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(2) Comisia reevaluează programele de activitate multianuale cel puțin printr-o reevaluare intermediară. Dacă se impune aceasta, Comisia reevaluează programul de activitate multianual prin intermediul unui act de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

▼B

(3) Comisia adoptă programe multianuale de activitate în sectorul transporturilor pentru proiectele de interes comun enumerate în partea I din anexa I.

Valoarea pachetului financiar se situează între 80 % și 85 % din resursele bugetare menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (a).

Proiectele detaliate în partea I din anexa I nu sunt obligatorii pentru statele membre în ceea ce privește deciziile lor privind programarea. Decizia de a implementa aceste proiecte este de competența statelor membre și depinde de capacitățile de finanțare publică, precum și de viabilitatea lor socio-economică, în conformitate cu dispozițiile articolului 7 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

(4) Comisia adoptă programele de activitate anuale pentru sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei pentru proiecte de interes comun care nu sunt incluse în programele de activitate multianuale.

(5) Atunci când stabilește programele de activitate multianuale și sectoriale, Comisia stabilește criteriile de selecție și de atribuire în conformitate cu obiectivele și prioritățile prevăzute la articolele 3 și 4 din prezentul regulament și în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, precum și în Regulamentul (UE) nr. 347/2013 sau în regulamentul privind orientările pentru rețelele transeuropene în domeniul infrastructurii telecomunicațiilor. La stabilirea criteriilor de atribuire, Comisia ține seama de orientările generale prevăzute în partea VII din anexa I la prezentul regulament.

(6) În sectorul energiei, în primele două programe de activitate anuale, se acordă prioritate proiectelor de interes comun și acțiunilor aferente care vizează încetarea izolării energetice și eliminarea blocajelor din sectorul energiei, precum și finalizarea pieței interne a energiei.

(7) Programele de activitate sunt coordonate în vederea exploatării sinergiilor dintre sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei, în special în domenii precum rețelele energetice inteligente, mobilitatea electrică, sistemele de transport inteligente și durabile, drepturile comune de trecere sau conectarea infrastructurilor. Comisia adoptă cel puțin o cerere multisectorială de propuneri de acțiuni eligibile în temeiul articolului 7 alineatul (5), sumele alocate pentru fiecare sector fiind proporționale cu ponderea implicării relative a fiecărui sector în costurile eligibile ale acțiunilor selectate pentru finanțare în cadrul MIE.

Articolul 18

Acordarea asistenței financiare din partea Uniunii

(1) În urma fiecărei cereri de propuneri pe baza unui program de activitate multianual sau anual menționat la articolul 17, Comisia, hotărând în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 24, decide cu privire la valoarea asistenței financiare care urmează să fie acordată proiectelor sau părților de proiect selectate. Comisia precizează condițiile și metodele pentru implementarea acestora.

▼B

(2) Beneficiarii și statele membre respective sunt informate de către Comisie cu privire la orice asistență financiară care urmează a fi acordată.

Articolul 19

Tranșe anuale

Comisia poate împărți angajamentele bugetare în tranșe anuale. În astfel de cazuri, Comisia angajează tranșele anuale ținând cont de evoluția acțiunilor care beneficiază de asistență financiară, de necesitățile estimate ale acestora, precum și de bugetul disponibil.

Comisia comunică beneficiarilor granturilor, statelor membre vizate și, dacă este aplicabil instrumentelor financiare, instituțiilor financiare vizate un calendar orientativ al angajamentelor privind tranșele anuale individuale.

Articolul 20

Reportarea creditelor anuale

Creditele care nu au fost utilizate până la sfârșitul exercițiului financiar pentru care au fost înregistrate se reportează în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Articolul 21

Acte delegate

(1) Sub rezerva aprobării de către statele membre vizate menționate la articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 26 din prezentul regulament, cu privire la modificarea părții I din anexa I la prezentul regulament, pentru a ține seama de prioritățile în materie de finanțare aflate în schimbare din cadrul rețelelor transeuropene, precum și de schimbările în ceea ce privește proiectele de interes comun identificate în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. Atunci când modifică partea I din anexa I la prezentul regulament, Comisia se asigură că:

(a) proiectele de interes comun, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 pot fi realizate integral sau parțial în cadrul financiar multianual pentru perioada 2014 - 2020;

(b) modificările îndeplinesc criteriile de eligibilitate prevăzute la articolul 7 din prezentul regulament;

(c) în ceea ce privește partea I din anexa I la prezentul regulament, toate secțiunile includ proiecte de infrastructură a căror realizare va necesita includerea lor într-un program de activitate multianual în temeiul articolului 17 alineatul (3) din prezentul regulament, fără a modifica alinierea coridoarelor rețelei centrale.

▼B

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 din prezentul regulament pentru a modifica clauzele, condițiile și procedurile esențiale stabilite în partea III din anexa I la prezentul regulament, care stau la baza contribuției Uniunii la fiecare instrument financiar instituit în temeiul Cadrului împrumutului sau al Cadrului capitalurilor proprii, stabilite în partea III din anexa I la prezentul regulament, în conformitate cu rezultatele raportului intermediar și ale evaluării complete și independente a fazei pilot a inițiativei de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte, instituite în temeiul Deciziei nr. 1639/2006/CE și al Regulamentului (UE) nr. 680/2007 și pentru a ține seama de evoluția condițiilor de piață, în vederea optimizării conceperii și punerii în aplicare a instrumentelor financiare în temeiul prezentului regulament.

Atunci când modifică partea III din anexa I la prezentul regulament în cazurile prevăzute la primul paragraf, Comisia se asigură întotdeauna că:

(a) modificările sunt efectuate în conformitate cu cerințele stabilite în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012, inclusiv în ceea ce privește evaluarea ex ante menționată la articolul 140 alineatul (2) litera (f) din regulamentul respectiv, precum și că

(b) modificările se limitează la:

(i) modificarea pragului de finanțare prin datorie subordonată, astfel cum este menționat în partea III secțiunea I punctul 1 literele (a) și (b) din anexa I la prezentul regulament, în vederea urmăririi diversificării sectoriale și a echilibrului geografic la nivelul statelor membre în conformitate cu articolul 15;

(ii) modificarea pragului de finanțare prin datorie cu rang prioritar, astfel cum este menționat în partea III secțiunea I punctul 1 litera (a) din anexa I la prezentul regulament, în vederea urmăririi diversificării sectoriale și a echilibrului geografic la nivelul statelor membre în conformitate cu articolul 15;

(iii) combinarea cu alte surse de finanțare, astfel cum este menționată în partea III secțiunea I punctul 3 și în partea III secțiunea II punctul 3 din anexa I;

(iv) selectarea entităților mandatate, astfel cum sunt menționate în partea III secțiunea I punctul 4 și în partea III secțiunea II punctul 4 din anexa I; precum și

(v) stabilirea prețurilor, precum și partajarea riscurilor și a veniturilor, astfel cum sunt menționate în partea III secțiunea I punctul 6 și în partea III secțiunea II punctul 6 din anexa I.

(3) În sectorul transporturilor și în limitele obiectivelor generale stabilite la articolul 3 și ale obiectivelor sectoriale specifice menționate la articolul 4 alineatul (2), Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26, care să detalieze prioritățile de finanțare care urmează a fi reflectate în programele de activitate menționate la articolul 17 pe durata MIC pentru acțiunile eligibile în temeiul articolului 7 alineatul (2). Comisia adoptă acte delegate până la 22 decembrie 2014.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a majora plafonul stabilit la articolul 14 alineatul (2) până la 20 %, cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții:

▼B

(i) evaluarea din 2015 a fazei-pilot a inițiativei de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte să fie pozitivă; și

(ii) utilizarea instrumentelor financiare să depășească 8 % în termeni de angajamente contractuale asociate proiectelor.

(5) În cazurile în care se dovedește necesară o abatere cu mai mult de cinci puncte procentuale de la alocarea pentru un obiectiv specific din domeniul transporturilor, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica procentele orientative stabilite în partea IV din anexa I.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica lista orientărilor generale din partea V din anexa I, de care se ține seama la stabilirea criteriilor de atribuire, astfel încât să acestea să reflecte rezultatele evaluării intermediare a prezentului regulament sau concluziile desprinse din punerea în aplicare a acestuia. Acest lucru se realizează într-o manieră compatibilă cu orientările sectoriale respective.

Articolul 22

Responsabilitatea beneficiarilor și a statelor membre

În cadrul responsabilităților care le revin și fără a aduce atingere obligațiilor care le revin beneficiarilor conform condițiilor care stau la baza granturilor, beneficiarii și statele membre depun toate eforturile pentru a pune în aplicare proiectele de interes comun care beneficiază de asistență financiară din partea Uniunii, acordat în temeiul prezentului regulament.

Statele membre efectuează monitorizarea tehnică și controlul financiar al acțiunilor, în strânsă cooperare cu Comisia, și certifică faptul că cheltuielile contractate în raport cu proiectele sau cu părți ale acestora au fost plătite și că plata a fost conformă cu normele relevante. Statele membre pot solicita Comisiei să participe la verificările și inspecțiile la fața locului.

Statele membre informează anual Comisia, dacă este cazul prin intermediul unui sistem interactiv de informații geografice și tehnice, cu privire la progresele realizate în punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile efectuate în acest scop, inclusiv cu privire la cuantumul sprijinului destinat îndeplinirii obiectivelor în materie de schimbări climatice. Pe această bază, Comisia face publice și actualizează cel puțin o dată pe an informațiile referitoare la proiectele specifice din cadrul MIE.

Articolul 23

Conformitatea cu politicile Uniunii și cu dreptul Uniunii

Numai acțiunile care sunt conforme cu dreptul Uniunii și în acord cu politicile relevante ale Uniunii sunt finanțate în temeiul prezentului regulament.

▼B

Articolul 24

Protecția intereselor financiare ale Uniunii

(1) Comisia ia măsurile adecvate pentru a se asigura că, atunci când acțiunile finanțate în temeiul prezentului regulament sunt puse în aplicare, interesele financiare ale Uniunii sunt protejate prin aplicarea de măsuri preventive împotriva fraudei, corupției și a oricărei alte activități ilegale, prin verificări eficace și, în cazul în care sunt depistate nereguli, prin recuperarea sumelor plătite în mod necuvenit și, dacă este cazul, prin aplicarea de sancțiuni administrative și financiare eficace, proporționale și disuasive.

(2) Comisia sau reprezentanții acesteia, precum și Curtea de Conturi au competențe de auditare, pe baza documentelor și la fața locului, a tuturor beneficiarilor de granturi, a organismelor de punere în aplicare, a contractanților și a subcontractanților care au primit fonduri din partea Uniunii în temeiul prezentului regulament.

(3) Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) poate efectua investigații, inclusiv verificări și inspecții la fața locului, în conformitate cu dispozițiile și procedurile prevăzute în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) și în Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului ([2]), pentru a stabili dacă au avut loc fraude, acte de corupție sau alte activități ilegale care afectează interesele financiare ale Uniunii cu privire la un acord de grant sau la o decizie de grant sau la un contract finanțat în temeiul prezentului regulament.

(4) Fără a se aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), acordurile de cooperare cu țări terțe și cu organizațiile internaționale, acordurile de grant și deciziile de grant și contractele rezultate din punerea în aplicare a prezentului regulament cuprind anumite dispoziții care împuternicesc în mod expres Comisia, Curtea de Conturi și OLAF să efectueze astfel de audituri și investigații, în limitele competențelor care le revin.

TITLUL II

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

Articolul 25

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul de coordonare al MIE. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

([1]) Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 septembrie 2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (Euratom) nr. 1074/1999 al Consiliului (JO L 248, 18.9.2013, p. 1).

([2]) Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor nereguli (JO L 292, 15.11.1996, p. 2).

▼B

(3) Comitetul asigură o perspectivă orizontală asupra programelor de activitate menționate la articolul 17, în vederea asigurării consecvenței acestora, precum și a identificării, exploatării și evaluării sinergiilor între sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei. Comitetul urmărește mai ales să coordoneze programele de activitate în vederea permiterii de cereri multisectoriale de propuneri.

Articolul 26

Exercitarea delegării de competențe

(1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate, sub rezerva respectării condițiilor stabilite la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 21 i se conferă Comisiei pe perioada 1 ianuarie 2014 - 31 decembrie 2020.

(3) Delegarea competenței menționată la articolul 21 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în respectiva decizie. Aceasta produce efecte începând cu ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 21 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Perioada menționată se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 27

Evaluare

(1) Până la 31 decembrie 2017, Comisia, în cooperare cu statele membre și cu beneficiarii vizați, pregătește un raport de evaluare, spre a fi prezentat Parlamentului European și Consiliului de către Comisie, privind îndeplinirea obiectivelor tuturor măsurilor (la nivel de rezultate și impact), eficiența utilizării resurselor și valoarea adăugată europeană a MIE, în vederea luării unei decizii privind reînnoirea, modificarea sau suspendarea măsurilor. Raportul de evaluare abordează de asemenea posibilitățile de simplificare, coerența internă și externă a măsurilor, menținerea relevanței tuturor obiectivelor, precum și contribuția lor la prioritățile Uniunii în materie de creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, inclusiv impactul lor asupra coeziunii economice, sociale și teritoriale. Raportul de evaluare include o evaluare a economiilor de scară realizate de Comisie la nivel financiar, tehnic și uman în cursul gestionării MIE și, după caz, a numărului total de proiecte realizate prin valorificarea sinergiilor dintre sectoare. Evaluarea respectivă examinează, de asemenea, modalitățile de sporire a eficacității instrumentelor financiare. Raportul ținea seama de rezultatele evaluării privind impactul pe termen lung al măsurilor anterioare.

▼B

(2) MIE ține seama de evaluarea completă și independentă a inițiativei de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte, evaluare care va fi efectuată în cursul anului 2015. Pe baza acestei evaluări, Comisia și statele membre apreciază pertinența inițiativei de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte, precum și eficacitatea acesteia în ceea ce privește sporirea volumului de investiții în proiectele prioritare și sporirea eficienței cheltuielilor Uniunii.

(3) Comisia realizează o evaluare *ex post*, în strânsă cooperare cu statele membre și cu beneficiarii. În cadrul evaluării *ex post* se analizează eficacitatea și eficiența MIE, impactul său asupra coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și contribuția sa la prioritățile Uniunii în materie de creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și amploarea și rezultatele sprijinului utilizat pentru atingerea obiectivelor în materie de schimbări climatice.

(4) Evaluările țin seama de progresele înregistrate în raport cu indicatorii de performanță menționați la articolele 3 și 4.

(5) Comisia transmite concluziile acestor evaluări Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor.

(6) Comisia și statele membre, asistate de ceilalți posibili beneficiari, pot întreprinde o evaluare a metodelor de realizare a proiectelor, precum și a impactului punerii în aplicare a acestora, pentru a aprecia dacă au fost realizate obiectivele, inclusiv cele privind protecția mediului.

(7) Comisia poate solicita unui stat membru implicat într-un proiect de interes comun să furnizeze o evaluare specifică a acțiunilor și a proiectelor conexe finanțate în temeiul prezentului regulament sau, acolo unde este cazul, să pună la dispoziție informațiile și asistența necesare pentru realizarea unei evaluări a acestor proiecte.

Articolul 28

Informare, comunicare și publicitate

(1) Beneficiarii și, după caz, statele membre în cauză, se asigură că asistența acordat în temeiul prezentului regulament beneficiază de o publicitate și o transparență corespunzătoare, în scopul informării publicului cu privire la rolul Uniunii în punerea în aplicare a proiectelor.

(2) Comisia desfășoară acțiuni de informare și comunicare privind proiectele și rezultatele MIE. Resursele alocate acțiunilor de comunicare în temeiul articolului 5 alineatul (2) contribuie, de asemenea, la comunicarea instituțională a priorităților politice ale Uniunii, în măsura în care acestea sunt legate de obiectivele generale menționate la articolul 3.

▼B

Articolul 29

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010

Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se modifică după cum urmează:

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se înlocuiește cu textul anexei II la prezentul regulament. În consecință, lista revizuită a coridoarelor de transport feroviar de marfă rămâne sub incidența dispozițiilor Regulamentului (UE) nr. 913/2010.

Articolul 30

Dispoziții tranzitorii

Prezentul regulament nu afectează continuarea sau modificarea, inclusiv anularea totală sau parțială, a proiectelor în cauză, până la închiderea acestora, sau a asistenței financiare acordate de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 67/2010 sau al oricărei alte norme juridice aplicabile respectivei asistențe la 31 decembrie 2013, care continuă să se aplice acțiunilor în cauză până la finalizarea lor.

Articolul 31

Abrogare

Fără a aduce atingere articolului 30 din prezentul regulament, Regulamentul (CE) nr. 680/2007 și Regulamentul (CE) nr. 67/2010 se abrogă de la 1 ianuarie 2014.

Articolul 32

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2014.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

PARTEA I

LISTA PROIECTELOR IDENTIFICATE ÎN PREALABIL PRIVIND REȚEAUA CENTRALĂ DIN SECTORUL TRANSPORTURILOR

1. **Priorități orizontale**

Management și servicii inovatoare	Cerul unic european – SESAR
Management și servicii inovatoare	Sisteme de aplicații telematice pentru căi rutiere, feroviare,căi navigabile interioare și nave (ITS, ERTMS, RIS și VTMIS)
Management și servicii inovatoare	Porturi maritime ale rețelei centrale, autostrăzi maritime (AM) și aeroporturi, infrastructuri sigure și securizate
Tehnologii noi și inovare	Tehnologii noi și inovare în conformitate cu articolul 33 literele (a) - (d) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013

2. **Coridoare ale rețelei centrale**

Baltic - adriatic

ALINIERE:

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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Gdynia - Katowice	Feroviar	lucrări
Gdynia, Gdańsk	Portuar	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale
Warszawa - Katowice	Feroviar	lucrări
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Feroviar	lucrări
Świnoujście, Szczecin	Portuar	interconexiuni portuare
Bielsko Biala – Žilina	Rutier	lucrări
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Feroviar	lucrări, în special pe tronsoanele transfrontaliere PL-CZ, CZ-AT, PL-SK și SK-AT, linia Brno-Přerov; dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale și a interconexiunilor feroviar-aeroport

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Feroviar	parțial construcție de noi linii (tunelul de bază Semmering și linia ferată Koralm), modernizarea căii ferate; lucrări în curs; dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale; modernizarea liniei duble existente între Udine - Cervignano și Trieste
Graz - Maribor - Pragersko	Feroviar	studii și lucrări pentru o a doua linie
Trieste, Venenezia, Ravenna, Koper	Porturi	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale

Marea Nordului - baltic

ALINIERE:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Frontiera BY – 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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Helsinki - Tallinn	Porturi, AM	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale și a interconexiunilor între acestea, capacități de spargere a gheții, AM
Tallinn - Rīga - Kaunas - Warszawa	Feroviar	studii (detaliate) pentru o nouă linie cu ecartament UIC integral interoperabilă; lucrările pentru noua linie programate să înceapă înainte de 2020; modernizare și o nouă linie pe teritoriul PL; interconexiuni feroviare – aeroporturi/porturi, terminale feroviare - rutiere, AM
Ventspils – Rīga	Feroviar	modernizare, interconexiuni portuare, AM
Klaipėda – Kaunas	Feroviar	modernizare, interconexiuni portuare, AM
Kaunas – Vilnius	Feroviar	modernizare, interconexiuni aeroportuare, terminale feroviare - rutiere

▼B

Coridorul Via Baltica	Rutier	lucrări pentru tronsoanele transfrontaliere (EE, LV, LT, PL)
Frontiera BY – Warszawa - Poznań – frontiera DE	Feroviar	lucrări la modernizarea liniei existente, studii pentru sistemul feroviar de mare viteză
Frontiera PL – Berlin – Hannover – Amsterdam/ Rotterdam	Feroviar	studii și modernizarea câtorva tronsoane (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Feroviar	studii și lucrări
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Canalele din Germania de Vest, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Căi navigabile interioare	studii, lucrări pentru îmbunătățirea navigabilității și modernizarea căilor navigabile și a ecluzelor
Ecluzele din Amsterdam & Amsterdam - Rijnkanaal	Căi navigabile interioare	studii privind ecluzele în curs; port: interconexiuni (studii și lucrări, inclusiv modernizarea ecluzei Beatrix)

Mediteraneean

ALINIERE:

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 – Frontiera UA

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Algeciras - Madrid	Feroviar	studii în curs, lucrările urmează să fie lansate înainte de 2015 și terminate în 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Feroviar	studii și lucrări
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Feroviar	modernizarea liniilor existente (ecartament, linii secundare, platforme)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Feroviar	lucrări de construcție în perioada 2014-2020
Barcelona	Portuar	interconectarea căilor ferate cu portul și aeroportul
Barcelona - Perpignan	Feroviar	tronson transfrontalier, lucrări în curs, o nouă linie finalizată până în 2015, modernizarea liniei existente (ecartament, linii secundare, platforme)
Perpignan - Montpellier	Feroviar	ruta ocolitoare Nîmes - Montpellier urmează să fie operațională în 2017, iar Montpellier – Perpignan în 2020

▼B

Lyon	Feroviar	Diminuarea blocajelor din zona Lyon: studii și lucrări
Lyon – Avignon – Marseille	Feroviar	modernizare
Lyon - Torino	Feroviar	tronson transfrontalier, lucrări la tunelul de bază; studii și lucrări pentru căi de acces
Milano - Brescia	Feroviar	parțial modernizare, parțial nouă linie de mare viteză
Brescia - Venezia - Trieste	Feroviar	lucrările urmează să înceapă înainte de 2014, pe mai multe tronsoane, coordonându-se cu acțiunile de modernizare întreprinse pentru suprapunerea secțiunilor, ca în cazul coridorului baltic - adriatic
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Căi navigabile interioare	studii și lucrări
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Porturi interioare	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale
Trieste - Divača	Feroviar	studii și modernizare parțială în curs; tronson transfrontalier de realizat până după 2020
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Feroviar	studii și modernizare/linie parțial nouă
Rijeka – Zagreb – Budapest	Feroviar	studii și lucrări (inclusiv construirea unei linii noi și a unei a doua linii între Rijeka și frontiera HU)
Rijeka	Portuar	modernizarea și dezvoltarea infrastructurii, dezvoltarea platformelor multimodale și a interconexiunilor
Ljubljana – Zagreb	Feroviar	studii și lucrări
Nodul Ljubljana	Feroviar	nodul feroviar Ljubljana, inclusiv platformă multimodală; interconexiune feroviar-aeroport
Pragersko - Zalalövö	Feroviar	tronson transfrontalier: studii, lucrările urmează să înceapă înainte de 2020
Lendava - Letenye	Rutier	transfrontalier, modernizare
Boba- Székesfehérvár	Feroviar	modernizare
Budapest – Miskolc – frontiera UA	Feroviar	modernizare
Vásárosnamény-frontiera UA	Rutier	transfrontalier, modernizare

Orient/Est-mediteraneean

ALINIERE:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

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

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – frontiera TR

Sofia – Thessaloniki – Athíina – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athíina – Patras/Igoumenitsa

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Dresden - Praha	Feroviar	studii pentru căi ferate de mare viteză
Praha	Feroviar	modernizare, rute ocolitoare pentru transportul de marfă; conexiune feroviar-aeroport
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Căi navigabile interioare	studii privind Elba și Vltava, lucrări pentru îmbunătățirea navigabilității și modernizare
Ecluzele din Děčín	Căi navigabile interioare	studii
Praha - Brno - Břeclav	Feroviar	modernizare, inclusiv a nodului feroviar Brno și a platformei multimodale
Břeclav – Bratislava	Feroviar	transfrontalier, modernizare
Bratislava – Hegyeshalom	Feroviar	transfrontalier, modernizare
Mosonmagyaróvár – frontiera SK	Rutier	transfrontalier, modernizare
Tata – Biatorbágy	Feroviar	modernizare
Budapest – Arad – Timișoara – Calafat	Feroviar	modernizarea aproape finalizată în HU și în curs în RO
Vidin – Sofia – Burgas/ frontiera TR Sofia – Thessaloniki – Athína /Piraeus	Feroviar	studii și lucrări Vidin – Sofia – Thessaloniki - Athína; modernizare Sofia – Burgas/frontiera TR
Vidin – Craiova	Rutier	transfrontalier, modernizare
Thessaloniki, Igoumenitsa	Portuar	modernizarea și dezvoltarea infrastructurii, interconexiuni multimodale
Athína /Piraeus/Heraklion – Lemesos	Portuar, AM	capacitate portuară și interconexiuni multimodale
Lemesos – Lefkosia	Porturi, platforme multimodale	modernizarea interconexiunii modale, inclusiv centura de sud a Lefkosiei (Lefkosia South Orbital), studii și lucrări, sisteme de management al traficului
Lefkosia – Larnaca	Platforme multimodale	interconexiuni multimodale și sisteme de aplicații telematice

▼B

Patras	Portuar	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale
Athína - Patras	Feroviar	studii și lucrări, interconexiuni portuare

Scandinav-mediteraneean

ALINIERE:

Frontiera RU – 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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Hamina/Kotka – Helsinki	Portuar, feroviar	interconexiuni portuare, modernizarea căii ferate, capacități de spargere a gheții
Helsinki	Feroviar	conexiune feroviar-aeroport
Frontiera RU – Helsinki	Feroviar	lucrări în curs
Helsinki – Turku	Feroviar	modernizare
Turku/Naantali – Stockholm	Porturi, AM	interconexiuni portuare, capacități de spargere a gheții
Stockholm – Malmö (triunghiul nordic)	Feroviar	lucrări în curs pe anumite tronsoane
Trelleborg - Malmö – Göteborg – frontiera NO	Feroviar, portuar, AM	lucrări, platforme multimodale și conexiuni port-hinterland
Fehmarn	Feroviar	studii în curs, lucrări de construcție la legătura fixă de la Fehmarn (centura Fehmarn), care urmează să înceapă în 2015
København - Hamburg via Fehmarn: căi de acces	Feroviar	căile de acces din DK urmează să fie finalizate până în 2020, căile de acces din DE urmează să fie finalizate în 2 etape: electrificarea unei linii, urmată de finalizarea legăturii fixe și a liniei duble șapte ani mai târziu
Rostock	Porturi, AM	interconexiuni dintre porturi și cale ferată; feriboturi cu emisii reduse; capacitate de spargere a gheții
Rostock - Berlin - Nürnberg	Feroviar	studii și modernizare
Hamburg/Bremen - Hannover	Feroviar	studii în curs

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Feroviar	lucrări în curs, urmează să fie finalizate până în 2017
München – Wörgl	Feroviar	accesul la tunelul de bază Brenner și la tronsonul transfrontalier: studii
Tunelul de bază Brenner	Feroviar	studii și lucrări
Fortezza - Verona	Feroviar	studii și lucrări
Napoli - Bari	Feroviar	studii și lucrări
Napoli – Reggio Calabria	Feroviar	modernizare
Verona – Bologna	Feroviar	în curs de modernizare
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Porturi	interconexiuni portuare, dezvoltarea (în continuare) a platformelor multimodale
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	Feroviar	modernizare (tronsoanele rămase)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Porturi, AM	interconexiuni portuare
Valletta - Marsaxlokk	Portuar, aeroportuar	modernizarea interconexiunii modale, inclusiv Marsaxlokk-Luqa-Valletta
Bologna – Ancona	Feroviar	modernizare

Rin - alpin

ALINIERE:

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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Genova	Portuar	interconexiuni portuare
Genova – Milano/Novara – frontiera CH	Feroviar	studii; lucrări programate să înceapă înainte de 2020
Basel – Antwerpen/ Rotterdam - Amsterdam	Căi navigabile interioare	lucrări pentru îmbunătățirea navigabilității
Karlsruhe - Basel	Feroviar	lucrări în curs
Frankfurt - Mannheim	Feroviar	studii în curs
Liège	Feroviar	conexiune feroviară port-aeroport
Rotterdam – Zevenaar	Feroviar	studii în curs, modernizare

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Feroviar	lucrări în curs
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - frontiera DE	Feroviar	modernizare

Atlantic

ALINIERE:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Calea ferată de mare viteză Sines/Lisboa – Madrid	Feroviar, porturi	studii și lucrări în curs, modernizarea interconexiunii porturilor Sines/Lisboa
Calea ferată de mare viteză Porto – Lisboa	Feroviar	studii în curs
Conexiune feroviară Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Feroviar	transfrontalier: lucrări în curs
Conexiune feroviară Bergara – San Sebastián – Bayonne	Feroviar	finalizarea este preconizată pentru ES în 2016, pentru FR în 2020
Bayonne - Bordeaux	Feroviar	consultare publică în curs
Bordeaux - Tours	Feroviar	lucrări în curs
Paris	Feroviar	rută ocolitoare sudică de mare viteză
Baudrecourt – Mannheim	Feroviar	modernizare
Baudrecourt – Strasbourg	Feroviar	lucrări în curs, urmează să fie finalizate în 2016
Le Havre - Paris	Căi navigabile interioare	modernizare
Le Havre - Paris	Feroviar	studii, modernizare
Le Havre	Portuar, feroviar	studii și lucrări privind capacitatea portuară, AM și interconexiuni

Marea Nordului - mediteraneean

ALINIERE:

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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	Feroviar	studii și lucrări; Baile Átha Cliath/Dublin Interconector (DART);
Belfast	Portuar, conexiuni multimodale	modernizare
Glasgow - Edinburgh	Feroviar	modernizare
Manchester – Liverpool	Feroviar	modernizare și electrificare, inclusiv Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Feroviar	modernizarea liniei de transport de mărfuri
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Portuar, feroviar	studii și lucrări privind capacitatea portuară, AM și interconexiuni
Dunkerque	Portuar	dezvoltarea în continuare a platformelor multimodale și interconexiuni
Calais - Paris	Feroviar	studii preliminare
Bruxelles/Brussel	Feroviar	studii și lucrări (conexiune nord-sud pe cale ferată convențională și de mare viteză)
Felixstowe – Midlands	Feroviar, portuar platforme multimodale	modernizarea căii ferate, interconexiuni între porturi și platformele multimodale
Maas, inclusiv Maaswerken	Căi navigabile interioare	modernizare
Albertkanaal/ Canalul Bocholt-Herentals	Căi navigabile interioare	modernizare
Coridorul Rhine-Scheldt: ecluzele Volkerak, Kreekak, Krammer și Hansweert	Căi navigabile interioare	ecluze: studii în curs
Terneuzen	Maritim	ecluze: studii în curs; lucrări
Terneuzen - Gent	Căi navigabile interioare	studii, modernizare
Zeebrugge	Portuar	ecluze: studii, interconexiuni (studii și lucrări)
Antwerpen	Maritim, portuar, feroviar	ecluze: studii în curs; port: interconexiuni (inclusiv un al doilea acces feroviar la portul Antwerpen)
Rotterdam - Antwerpen	Feroviar	modernizarea liniei feroviare de transport de marfă

▼B

Canalul Seine Nord; Seine - Escaut	Căi navigabile interioare	studii și lucrări; modernizare, inclusiv conexiuni transfrontaliere și conexiuni multimodale
Dunkerque – Lille	Căi navigabile interioare	studii în curs
Antwerpen, Bruxelles/ Brussels, Charleroi	Căi navigabile interioare	modernizare
Modernizarea căilor navigabile în Wallonia	Căi navigabile interioare	studii, modernizare, conexiuni intermodale
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Feroviar	lucrări în curs
Antwerp – Namur - frontiera LUX – frontiera FR	Feroviar	modernizarea liniei feroviare de transport de marfă
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Feroviar	modernizare
Conexiunile feroviare Luxembourg – Dijon Lyon (TGV Rhin - Rhône)	Feroviar	studii și lucrări
Lyon	Feroviar	ruta ocolitoare de est: studii și lucrări
Canalul Saône – Moselle/Rin	Căi navigabile interioare	studii preliminare în curs
Rhône	Căi navigabile interioare	modernizare
Portul Marseille-Fos	Portuar	interconexiunii și terminale multimodale
Lyon - Avignon - Port de Marseille - Fos	Feroviar	modernizare

Rin – Dunăre

ALINIERE:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

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

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

TRONSOANE IDENTIFICATE ÎN PREALABIL CARE INCLUD PROIECTE

Conexiune feroviară Strasbourg – Kehl Appenweier	Feroviar	lucrări la interconexiune Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Feroviar	studii și lucrări în curs
Ostrava/ Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA	Feroviar	modernizare, platforme multimodale

▼B

Zlín – Žilina	Rutier	tronson transfrontalier
München – Praha	Feroviar	studii și lucrări
Nürnberg – Praha	Feroviar	studii și lucrări
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Feroviar	studii și lucrări în curs
Salzburg - Wels	Feroviar	studii
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Feroviar	studii și lucrări
Conexiune feroviară Wels – Wien	Feroviar	finalizare preconizată pentru 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Feroviar	studii privind o cale ferată de mare viteză (inclusiv alinierea conexiunilor dintre cele trei orașe)
Budapest - Arad	Feroviar	studii pentru rețeaua de mare viteză dintre Budapesta și Arad
Komárom – Komárno	Căi navigabile interioare	studii și lucrări la un pod transfrontalier
Arad - Brașov - București - Constanța	Feroviar	modernizarea anumitor tronsoane; studii pentru rețeaua de mare viteză
Main – Canalul Main-Donau	Căi navigabile interioare	studii și lucrări la o serie de tronsoane și blocaje; porturi pe apele navigabile interioare: interconexiuni multimodale cu calea ferată
Slavonski Brod	Portuar	studii și lucrări
Giurgiu, Galați	Portuar	dezvoltarea în continuare a platformelor multimodale și conexiuni cu hinterlandul: studii și lucrări
Danube (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina)	Căi navigabile interioare	studii și lucrări la o serie de tronsoane și blocaje; porturi pe apele navigabile interioare: interconexiuni multimodale
Sava	Căi navigabile interioare	studii și lucrări la o serie de tronsoane și blocaje (inclusiv pod transfrontalier)
Canalul București - Dunăre	Căi navigabile interioare	studii și lucrări
Constanța	Portuar, AM	interconexiuni portuare, AM (inclusiv capacități de spargere a gheții)
Craiova – București	Feroviar	studii și lucrări

3. **Alte secțiuni ale rețelei centrale**

Sofia – frontiera FYROM	Transfrontalier	Feroviar	studii în curs
Sofia – frontiera cu Serbia	Transfrontalier	Feroviar	studii în curs
Timișoara – frontiera cu Serbia	Transfrontalier	Feroviar	studii în curs
Wrocław – Praha	Transfrontalier	Feroviar	studii

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Transfrontalier	Rutier	lucrări
Brno – frontiera AT	Transfrontalier	Rutier	modernizare
Budapest – Zvolen	Transfrontalier	Rutier	modernizare
Budapest – frontiera SRB	Transfrontalier	Feroviar	studii
Coridorul Botnic: Luleå – Oulu	Transfrontalier	Feroviar	studii și lucrări
Iași – frontiera cu MD	Transfrontalier	Feroviar	studii în curs și lucrări
Suceava – frontiera cu UA	Transfrontalier	Feroviar	studii și lucrări
Proiecte prioritare astfel cum sunt definite în Anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE [Praga – Linz, noua cale ferată de mare capacitate: pasajul central trans-Pirinei, „Rinul de Fier” (Rheidt – Antwerpen)]	Transfrontalier	Feroviar	studii în curs
Târgu Neamț-Ungheni	Transfrontalier	Rutier	modernizare
Marijampolė-Kybartai (frontiera LT/RU)	Transfrontalier	Rutier	modernizare
Vilnius-frontiera LT/BY	Transfrontalier	Rutier	modernizare
Ioannina – Kakavia (frontiera EL/AL)	Transfrontalier	Rutier	studii
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (frontiera EL/FYROM)	Transfrontalier	Rutier	modernizare
Serres – Promahonas – frontiera EL/BG	Transfrontalier	Rutier	lucrări în curs
Alexandroupoli – frontiera Kipoi EL/TR	Transfrontalier	Rutier	studii și lucrări
Dubrovnik – frontiera HR/ ME	Transfrontalier	Rutier	lucrări
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Transfrontalier	Feroviar	lucrări
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Blocaj	Feroviar, AM	lucrări în curs (inclusiv porturi și platforme multi-modale)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Blocaj	Feroviar	studii
Calea ferată Egnatia	Blocaj	Feroviar	studii în curs
Sundsvall – Umeå – Luleå	Blocaj	Feroviar	studii și lucrări
Zagreb – frontiera SR	Blocaj	Feroviar	studii și lucrări
Coruña – Madrid (serviciu de transport de călători de mare viteză)	Blocaj	Feroviar	lucrări în curs

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Altă rețea centrală	Feroviar	lucrări
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Altă rețea centrală	Feroviar	lucrări
Botnic – Kiruna – frontiera NO	Altă rețea centrală	Feroviar	studii și lucrări
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare
Conexiunea feroviară Sionainn/Shannon Faing/ Foynes - Gabhal Luimnigh/ joncțiunea Limerick	Altă rețea centrală	Feroviar	studii
Tronson de mare viteză 2	Altă rețea centrală	Feroviar	studii și lucrări pentru o linie de mare viteză London - Midlands
Frontiera UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Altă rețea centrală	Feroviar	lucrări
Riga – frontiera RU/BY	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare
Vilnius – frontiera BY	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare, interconexiune cu aeroportul
Kybartai – Kaunas	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare
Tallinn – Tartu - Koidula – frontiera RU	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia - Genova	Altă rețea centrală	Feroviar	studii pentru rețeaua de mare viteză
Bordeaux – Toulouse	Altă rețea centrală	Feroviar	studii pentru rețeaua de mare viteză
Helsinki – Oulu	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizarea tronsoanelor
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Altă rețea centrală	Feroviar	studii și lucrări
Brunsbüttel - Kiel (canalul Nord-Ostsee)	Altă rețea centrală	Căi navigabile interioare	optimizarea condițiilor de navigație
Cardiff - Bristol - London	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare, inclusiv Cross-srail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Altă rețea centrală	Feroviar	studii și lucrări
București - Buzău	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizarea și reabilitarea infrastructurii feroviare și conexiuni cu hinterlandul
Zona Ruhr - Münster - Osnabrück - Hamburg	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizarea tronsonului Münster – Lünen (cale ferată dublă)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Altă rețea centrală	Feroviar	studii și lucrări
Ploiești-Suceava	Altă rețea centrală	Feroviar	studii
Heraklion	Altă rețea centrală	Aeroportuar, sisteme/ infrastructură de transport combinate	studii și lucrări de construcție, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii, interconexiuni multimodale
Huelva – Sevilla	Altă rețea centrală	Feroviar	lucrări în curs
Fredericia-Frederikshavn	Altă rețea centrală	Feroviar	modernizare, inclusiv electrificare
Barcelona – Valencia – Livorno	Altă rețea centrală	AM	modernizare

PARTEA II

LISTA CORIDOARELOR ȘI DOMENIILOR PRIORITARE DE INFRASTRUCTURĂ DIN SECTORUL ENERGIEI

1. **Coridoare prioritare privind energia electrică**

(1) Rețeaua offshore din mările nordice („NSOG”): dezvoltarea unei rețele integrate offshore de energie electrică și a interconectorilor aferenți în Marea Nordului, Marea Irlandei, Canalul Mânecii, Marea Baltică și în apele învecinate pentru transportul energiei electrice de la sursele regenerabile de energie situate offshore către centrele de consum și stocare și pentru intensificarea schimburilor transfrontaliere de energie electrică.

Statele membre vizate: Belgia, Danemarca, Franța, Germania, Irlanda, Luxemburg, Țările de Jos, Suedia, Regatul Unit;

(2) Interconexiuni nord-sud privind energia electrică în Europa de Vest („NSI West Electricity”): interconexiuni între statele membre din regiune și cu zona mediteraneeană, inclusiv Peninsula Iberică, în special în vederea integrării energiei electrice din surse regenerabile de energie și consolidarea infrastructurilor de rețea interne pentru a se stimula integrarea pieței în regiune.

Statele membre vizate: Austria, Belgia, Franța, Germania, Irlanda, Italia, Luxemburg, Țările de Jos, Malta, Portugalia, Spania, Regatul Unit;

(3) Interconexiuni nord-sud privind energia electrică în Europa Centrală, de Est și de Sud-Est („NSI East Electricity”): interconexiuni și linii interne pe direcțiile nord-sud și est-vest, pentru finalizarea pieței interne și pentru integrarea generării din surse regenerabile de energie.

Statele membre vizate: Austria, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Cipru, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Polonia, România, Slovacia, Slovenia;

(4) Planul de interconectare a pieței energiei din zona baltică în domeniul energiei electrice („BEMIP Electricity”): interconexiuni între statele membre din zona baltică și consolidarea corespunzătoare a infrastructurilor rețelei interne, pentru a se pune capăt izolării statelor baltice și pentru a se stimula integrarea pieței în regiune, printre altele prin eforturi în vederea integrării energiei din surse regenerabile;

Statele membre vizate: Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Letonia, Lituania, Polonia și Suedia.

▼B

2. **Coridoare prioritare privind gazele naturale**

(1) Interconexiuni nord-sud privind gazele naturale în Europa de Vest („NSI West Gas”) infrastructură de gaze pentru fluxurile de gaze nord-sud din Europa de Vest pentru a continua diversificarea rutelor de aprovizionare și pentru a crește capacitatea de livrare a gazelor naturale pe termen scurt.

Statele membre vizate: Belgia, Danemarca, Franța, Germania, Irlanda, Italia, Luxemburg, Țările de Jos, Malta, Portugalia, Spania, Regatul Unit;

(2) Interconexiuni nord-sud privind gazele naturale în Europa Centrală, de Est și de Sud-Est („NSI East Gas”): infrastructuri pentru conexiuni regionale privind gazele naturale între și în regiunea Mării Baltice, Marea Adriatică și Marea Egee, estul Mediteranei și Marea Neagră, precum și pentru creșterea diversificării și a securității aprovizionării cu gaze naturale;

State membre vizate: Austria, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Cipru, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Polonia, România, Slovacia, Slovenia;

(3) Coridorul sudic de gaze naturale („SGC”): infrastructura pentru transportul gaze naturale dinspre Bazinul Mării Caspice, Asia Centrală, Orientul Mijlociu și bazinul est-mediteranean către Uniune, pentru a spori diversificarea aprovizionării cu gaze naturale.

Statele membre vizate: Austria, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Cipru, Franța, Germania, Ungaria, Grecia, Italia, Polonia, România, Slovacia, Slovenia;

(4) Planul de interconectare a pieței energiei din zona baltică în domeniul gazelor naturale („BEMIP Gas”): infrastructuri de gaze naturale pentru a pune capăt izolării celor trei state baltice și a Finlandei, precum și dependenței acestora de un furnizor unic, pentru a consolida în mod corespunzător infrastructurile de rețea interne și pentru a spori diversificarea și securitatea surselor de aprovizionare în regiunea Mării Baltice;

Statele membre vizate: Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Letonia, Lituania, Polonia și Suedia.

3. **Domenii tematice prioritare**

(1) Implementarea rețelelor inteligente: adoptarea tehnologiilor rețelelor inteligente pe întreg teritoriul Uniunii în vederea integrării eficiente a comportamentului și a acțiunilor tuturor utilizatorilor conectați la rețeaua de energie electrică, în special generarea unor cantități mari de energie electrică din surse regenerabile sau descentralizate și adaptarea cererii din partea consumatorilor;

Statele membre vizate: toate;

(2) Autostrăzi de energie electrică: primele autostrăzi de energie electrică până în 2020, în vederea construirii unui sistem de autostrăzi de energie electrică pe întreg teritoriul Uniunii, care să fie capabil:

(a) să facă față excedentului tot mai mare de energie electrică generată de instalațiile eoliene din mările septentrionale și din Marea Baltică și din jurul acestora și cantității din ce în ce mai mari de energie electrică obținută din surse regenerabile aflate în estul și sudul Europei și în Africa de Nord;

(b) să conecteze aceste noi centre de producere de energie electrică cu capacitățile mari de depozitare din țările nordice, din Alpi și din alte regiuni cu centre majore de consum; și

(c) să facă față unei oferte tot mai variabile și descentralizate și unei cereri de energie electrică tot mai flexibile;

Statele membre vizate: toate;

▼B

(3) Rețea transfrontalieră a dioxidului de carbon: dezvoltarea unei infrastructuri pentru transportul dioxidului de carbon între statele membre, cu includerea țărilor terțe învecinate,în vederea implementării captării și stocării dioxidului de carbon.

Statele membre vizate: toate.

PARTEA III

CLAUZE, CONDIȚII ȘI PROCEDURI AFERENTE INSTRUMENTELOR FINANCIARE

Obiectiv și rațiuni

Obiectivul instrumentelor financiare din cadrul MIE este de a facilita accesul proiectelor de infrastructură la finanțarea de proiecte și la finanțarea din sectorul privat prin utilizarea efectului de pârghie al finanțării din partea Uniunii.

Instrumentele financiare ajută la finanțarea proiectelor de interes comun cu valoare adăugată europeană clară și facilitează o implicare mai mare din partea sectorului privat în finanțarea pe termen lung a proiectelor de acest fel din sectoarele transporturilor, telecomunicațiilor și energiei, inclusiv pentru rețelele de bandă largă.

Instrumentele financiare sprijină proiectele cu nevoi de finanțare pe termen mediu și lung și aduc beneficii mai mari în ceea ce privește impactul asupra pieței, eficiența administrativă și utilizarea resurselor.

Acestea pun la dispoziția părților interesate din domeniul infrastructurilor, precum finanțatorii, autoritățile publice, gestionarii de infrastructuri, societățile de construcții și operatorii, un pachet de instrumente coerent, orientat către piață, pentru asistență financiară din partea Uniunii.

Instrumentele financiare constau în:

(a) un instrument pentru împrumuturi și garanții facilitate de instrumente de partajare a riscurilor, inclusiv mecanisme de îmbunătățire a calității creditului pentru obligațiuni pentru finanțarea proiectelor („Instrumentul de împrumut”) și

(b) un instrument pentru capitaluri proprii („Instrumentul de capitaluri proprii”)

care contribuie la depășirea constrângerilor de pe piață prin îmbunătățirea finanțării și/sau a profilurilor investițiilor în infrastructură. Aceasta, la rândul său, crește accesul firmelor și al altor beneficiari la împrumuturi, garanții, capitaluri proprii și la alte forme de finanțare privată.

Înainte de finalizarea conceperii instrumentului de împrumut și a celui de capitaluri proprii, Comisia efectuează o evaluare ex-ante în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012. Evaluarea instrumentelor financiare comparabile existente contribuie, după caz, la efectuarea evaluării respective.

I. **Instrumentul de împrumut**

1. *Dispoziții generale*

Scopul instrumentului de împrumut este de a contribui la depășirea deficiențelor de pe piețele europene de capital de împrumut prin oferta de partajare a riscurilor pentru finanțarea prin împrumut. Finanțarea prin împrumut se pune la dispoziție prin entități mandatate sau prin instrumente de investiții specializate, sub formă de datorii sau garanții cu rang prioritar sau subordonate.

▼B

Instrumentul de împrumut este alcătuit dintr-un instrument de partajare a riscurilor pentru împrumuturi și garanții și din inițiativa de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte. Inițiatorii de proiecte pot, în plus, urmări obținerea de finanțare prin capitaluri proprii în cadrul instrumentului de capitaluri proprii.

a. Instrumentul de partajare a riscurilor pentru împrumuturi și garanții

Instrumentul de partajare a riscurilor pentru împrumuturi și garanții se concepe pentru a crea o capacitate suplimentară privind riscurile în cadrul entităților mandatate. Acest lucru va permite entităților mandatate să ofere datorie subordonată și datorie cu rang prioritar, finanțată și nefinanțată, pentru proiecte și societăți, în scopul facilitării accesului inițiatorilor de proiecte la finanțare din partea băncilor. Dacă finanțarea prin împrumut este subordonată, aceasta este inferioară datoriei cu rang prioritar, dar superioară capitalizării prin vânzarea de titluri și finanțării conexe capitalizării.

Finanțarea prin datorie subordonată nefinanțată nu depășește 30 % din valoarea totală a datoriei cu rang prioritar emise.

Finanțarea prin datorie cu rang prioritar oferită în cadrul instrumentului de împrumut nu depășește 50 % din finanțarea totală prin datorie cu rang prioritar oferită de către entitatea mandatată sau de instrumentul de investiții specializat.

b. Inițiativa de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte

Instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile pentru finanțarea de proiecte se concepe ca finanțare prin datorie subordonată în scopul facilitării finanțării pentru societățile care inițiază proiecte și care colectează datorie cu rang prioritar sub formă de obligațiuni. Acest instrument de îmbunătățire a calității creditului urmărește să ajute datoria cu rang prioritar să obțină un rating de credit de nivelul „investiție cu risc scăzut”.

Este inferior datoriei cu rang prioritar, dar superior capitalizării prin vânzarea de titluri și finanțării conexe capitalizării.

Finanțarea prin datorie subordonată nu depășește 30 % din valoarea totală a datoriei prioritare emise.

2. *Parametrii financiari și efectul de pârghie*

Parametrii de partajare a riscurilor și a veniturilor se stabilesc astfel încât obiectivele specifice de politică, inclusiv vizarea anumitor categorii de proiecte, să poată fi îndeplinite menținând, în același timp, abordarea orientată către piață a instrumentului de împrumut.

Valoarea preconizată a efectului de pârghie al instrumentului de împrumut – definit ca finanțarea totală (și anume contribuția Uniunii plus contribuțiile din partea altor surse de finanțare) împărțită la contribuția Uniunii – se situează între 6 și 15, în funcție de tipul de operațiuni (nivelul de risc, beneficiarii țintă și finanțarea prin împrumut în cauză).

3. *Combinarea cu alte surse de finanțare*

Finanțarea din instrumentul de împrumut poate fi combinată cu alte contribuții bugetare rezervate care figurează în lista de mai jos, sub rezerva normelor din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 și a temeiului juridic relevant:

(a) alte părți din cadrul MIE;

(b) alte instrumente, programe și linii bugetare ale bugetului Uniunii;

(c) state membre, inclusiv autorități locale și regionale, care doresc să contribuie cu resurse proprii sau cu resurse disponibile din fondurile din cadrul politicii de coeziune, fără schimbarea naturii instrumentului.

▼B

4. *Punere în aplicare*

Entități mandatate

Entitățile mandatate sunt selectate în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Punerea în aplicare în regim de gestionare indirectă poate lua forma unor mandate directe acordate entităților mandatate. Pentru instrumentele care fac obiectul mandatelor directe (și anume în regimul de gestionare indirectă), entitățile mandatate gestionează contribuția Uniunii la instrumentul de împrumut și sunt parteneri de partajare a riscurilor.

În plus, poate fi avută în vedere instituirea unor instrumente de investiții specializate pentru a permite punerea în comun a contribuțiilor provenite de la investitori multipli. Contribuția Uniunii poate fi subordonată celei a altor investitori.

Concepția și punerea în aplicare

Concepția se aliniază la dispozițiile generale privind instrumentele financiare menționate în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Clauzele și condițiile detaliate pentru punerea în aplicare a instrumentului de împrumut, inclusiv în ceea ce privește monitorizarea și controlul, se stabilesc printr-un acord între Comisie și entitatea mandatată în cauză, ținându-se seama de dispozițiile prezentei anexe și de cele ale Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Contul fiduciar

Entitatea mandatată deschide un cont fiduciar pentru a primi contribuția Uniunii, precum și veniturile rezultate de pe urma contribuției Uniunii.

5. *Utilizarea contribuției Uniunii*

Contribuția Uniunii se utilizează pentru:

(a) constituirea de provizioane de risc;

(b) acoperirea comisioanelor și a costurilor asupra cărora s-a convenit, aferente instituirii și gestionării instrumentului de împrumut, inclusiv evaluarea și acțiunile de sprijinire a programelor, care au fost stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 și cu practica comercială. Comisioanele administrative și cele bazate pe performanță care urmează a fi plătite entității mandatate nu depășesc 2 % și, respectiv, 3 % din contribuția Uniunii utilizată efectiv pentru operațiuni individuale, pe baza unei metodologii bazate pe costuri asupra căreia au convenit Comisia și entitățile mandatate;

(c) acțiuni de sprijinire a programelor cu legătură directă.

6. *Stabilirea prețurilor, partajarea riscurilor și a veniturilor*

Instrumentele de împrumut au un preț, care se solicită beneficiarului, în conformitate cu normele și criteriile relevante ale entităților mandatate sau ale instrumentelor de investiții specializate și conform bunelor practici comerciale.

În ceea ce privește mandatele directe acordate entităților mandatate, metoda de partajare a riscurilor se reflectă printr-o partajare corespunzătoare între Uniune și entitatea mandatată a remunerației pentru riscuri pe care entitatea mandatată o impune celor cărora le acordă împrumuturi.

În ceea ce privește instrumentele de investiții specializate, metoda de partajare a riscurilor se reflectă printr-o partajare corespunzătoare între Uniune și ceilalți investitori a remunerației pentru riscuri pe care instrumentul de investiții specializat o impune celor cărora le acordă împrumuturi.

▼B

Oricare ar fi metoda de partajare a riscurilor aleasă, entitatea mandatată partajează întotdeauna o parte din riscul definit și suportă întotdeauna tranșa integrală a riscului rezidual.

Riscul maxim acoperit de bugetul Uniunii nu depășește 50 % din riscul portofoliului de credite vizat în cadrul instrumentului de împrumut. Plafonul de risc de maxim 50 % se aplică dimensiunii vizate a instrumentelor de investiții specializate.

7. *Procedura de depunere și de aprobare a cererilor*

Cererile se adresează entității mandatate sau unui instrument de investiții specializat, în conformitate cu procedura standard de depunere a cererilor respectivă. Entitățile mandatată și instrumentele de investiții specializate aprobă proiectele în conformitate cu procedurile lor interne.

8. *Durata instrumentului de împrumut*

Ultima tranșă a contribuției Uniunii la instrumentul de împrumut este angajată de către Comisie până la 31 decembrie 2020. Aprobarea efectivă a finanțării prin împrumut de către entitățile mandatate sau instrumentele de investiții specializate se finalizează până la 31 decembrie 2022.

9. *Expirare*

Contribuția Uniunii alocată instrumentului de împrumut este vărsată către contul fiduciar relevant atunci când finanțarea prin împrumut expiră sau este rambursată. Contul fiduciar menține fonduri suficiente pentru acoperirea comisioanelor sau a riscurilor legate de instrumentul de împrumut până la expirarea acestora.

10. *Raportare*

Metodele de raportare cu privire la punerea în aplicare a instrumentului de împrumut se stabilesc în acordul dintre Comisie și entitatea mandatată, în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

De asemenea, Comisia, cu sprijinul entităților mandatate, raportează anual Parlamentului European și Consiliului, până în 2023, cu privire la punerea în aplicare, la condițiile predominante de pe piață pentru utilizarea instrumentului, la proiectele actualizate și la evoluția proiectelor, inclusiv informații cu privire la proiecte în diferite stadii ale procedurii, cu respectarea confidențialității și a informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, în conformitate cu articolul 140 alineatul (8) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

11. *Monitorizare, control și evaluare*

Comisia monitorizează punerea în aplicare a instrumentului de împrumut, inclusiv prin controale la fața locului, după caz, și realizează verificări și controale în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

12. *Acțiuni de sprijinire a programelor*

Punerea în aplicare a instrumentului de împrumut poate fi sprijinită printr-o serie de măsuri însoțitoare. Acestea pot include, printre alte măsuri, furnizarea de asistență tehnică și financiară; măsuri de sensibilizare a furnizorilor de capital si scheme de atragere a investitorilor privați.

Banca Europeană de Investiții furnizează, la cererea Comisiei Europene sau a statelor membre în cauză, asistență tehnică, inclusiv cu privire la structurarea financiară, pentru proiectele de interes comun, inclusiv pentru cele care implementează coridoarele rețelei centrale astfel cum sunt enumerate în partea I. Această asistență tehnică include, de asemenea, sprijin oferit administrațiilor pentru dezvoltarea unei capacități instituționale corespunzătoare.

▼B

II. **Instrumentul de capitaluri proprii**

1. *Dispoziții generale*

Scopul instrumentului de capitaluri proprii este de a contribui la depășirea deficiențelor de pe pieţele europene de capital oferind investiții de capital și de cvasicapital.

Valoarea maximă a contribuției Uniunii se limitează după cum urmează:

— 33 % din dimensiunea vizată a fondului de investiții prin plasament în acțiuni; sau

— coinvestiția din partea Uniunii într-un proiect nu depășește 30 % din valoarea totală a capitalului propriu al unei societăți.

Inițiatorii de proiecte pot, în plus, urmări obținerea de finanțare prin împrumut în cadrul instrumentului de împrumut.

2. *Parametri financiari și efectul de pârghie*

Parametrii investițiilor se stabilesc astfel încât obiectivele politice specifice, inclusiv vizarea anumitor categorii de proiecte de infrastructură, să poată fi îndeplinite menținând, în același timp, abordarea orientată către piață a acestui instrument.

Valoarea preconizată a efectului de pârghie al instrumentului de capitaluri proprii – definit ca finanțarea totală (și anume contribuția Uniunii plus contribuțiile din partea altor investitori) împărțită la contribuția Uniunii – se situează în medie între 5 și 10, în funcție de caracteristicile pieței.

3. *Combinarea cu alte surse de finanțare*

Finanțarea din instrumentul de capitaluri proprii poate fi combinată cu alte contribuții bugetare rezervate care figurează în lista de mai jos, sub rezerva normelor Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012și a temeiului juridic relevant:

(a) alte părți din cadrul MIE;

(b) alte instrumente, programe și linii bugetare ale bugetului Uniunii; precum și

(c) state membre, inclusiv autorități locale și regionale, care doresc să contribuie cu resurse proprii sau cu resurse disponibile din fondurile din cadrul politicii de coeziune, fără schimbarea naturii instrumentului.

4. *Punere în aplicare*

Entități mandatate

Entitățile mandatate sunt selectate în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Punerea în aplicare în regim de gestionare indirectă poate lua forma unor mandate directe acordate entităților mandatate, în regim de gestionare indirectă. Pentru instrumentele care fac obiectul mandatelor directe (și anume în regimul de gestionare indirectă), entitățile mandatate gestionează contribuția Uniunii la instrumentul de capitaluri proprii.

De asemenea, poate fi avută în vedere instituirea unor instrumente de investiții specializate pentru a permite punerea în comun a contribuțiilor provenite de la investitori multipli. Contribuția Uniunii poate fi subordonată celei a altor investitori.

▼B

În cazuri justificate în mod corespunzător, pentru îndeplinirea obiectivelor specifice de politică, contribuția Uniunii poate fi acordată unui proiect anume, de către o entitate mandatată, sub formă de coinvestiție.

Conceperea și punerea în aplicare

Concepția se aliniază la dispozițiile generale privind instrumentele financiare menționate în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Clauzele și condițiile detaliate pentru punerea în aplicare a instrumentului de capitaluri proprii, inclusiv în ceea ce privește monitorizarea și controlul, se stabilesc printr-un acord între Comisie și respectiva entitate mandatată, ținându-se seama de dispozițiile stabilite în prezenta anexă și în Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

Contul fiduciar

Entitatea mandatată deschide un cont fiduciar pentru a păstra contribuția Uniunii, precum și veniturile rezultate de pe urma contribuției Uniunii.

5. *Utilizarea contribuției Uniunii*

Contribuția Uniunii se utilizează pentru:

(a) achiziționarea de participații,

(b) acoperirea comisioanelor și a costurilor asupra cărora s-a convenit, aferente instituirii și gestionării instrumentului de capitaluri proprii, inclusiv evaluării acestuia, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 și cu practica comercială și

(c) acțiuni de sprijinire a programelor cu legătură directă.

6. *Stabilirea prețurilor, partajarea riscurilor și a veniturilor*

Remunerația în capitaluri proprii cuprinde elementele de recuperare obișnuite atribuite investitorilor de capital și depinde de performanțele investițiilor care stau la baza acestora.

7. *Procedura de depunere și de aprobare a cererilor*

Cererile se adresează entității mandatate sau unui instrument de investiții specializat, în conformitate cu procedura standard de depunere a cererilor respectivă. Entitățile mandatate și instrumentele de investiții specializate aprobă proiectele în conformitate cu procedurile lor interne.

8. *Durata instrumentului de capitaluri proprii*

Ultima tranșă a contribuției Uniunii la instrumentul de capitaluri proprii se angajează de către Comisie până la 31 decembrie 2020. Aprobarea efectivă a investițiilor de capital de către entitățile mandatate sau instrumentele de investiții specializate se finalizează până la 31 decembrie 2022.

9. *Expirare*

Contribuția Uniunii alocată instrumentului de capitaluri proprii este vărsată către contul fiduciar relevant atunci când investițiile sunt retrase sau ajung la maturitate în alt mod. Contul fiduciar menține fonduri suficiente pentru acoperirea comisioanelor sau riscurilor legate de instrumentul de capitaluri proprii până la expirarea acestuia.

10. *Raportare*

Metodele de raportare anuală cu privire la punerea în aplicare a instrumentului de capitaluri proprii se stabilesc în acordul dintre Comisie și entitatea mandatată, în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

▼B

De asemenea, Comisia, cu sprijinul entităților mandatate, raportează anual Parlamentului European și Consiliului, până în anul 2023, cu privire la punerea în aplicare, în conformitate cu articolul 140 alineatul (8) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

11. *Monitorizare, control și evaluare*

Comisia monitorizează punerea în aplicare a instrumentului de capitaluri proprii, inclusiv prin controale la fața locului, după caz, și realizează verificări și controale în conformitate cu Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

12. *Acțiuni de sprijinire a programelor*

Punerea în aplicare a instrumentului de capitaluri proprii poate fi sprijinită printr-o serie de măsuri însoțitoare. Acestea pot include, printre alte măsuri, furnizarea de asistență tehnică și financiară, măsuri de sensibilizare a furnizorilor de capital și scheme de atragere a investitorilor privați.

PARTEA IV

PROCENTE ORIENTATIVE PENTRU OBIECTIVE SPECIFICE DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

Resursele bugetare menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (a), excluzându-le pe cele alocate acțiunilor de sprijinire a programelor, se repartizează obiectivelor specifice din sectorul transporturilor definite la articolul 4 alineatul (2), după cum urmează:

(a) eliminarea blocajelor, sporirea gradului de interoperabilitate feroviară, eliminarea conexiunilor lipsă și, în special, îmbunătățirea tronsoanelor transfrontaliere - 80 %;

(b) asigurarea, pe termen lung, a sistemelor de transport sustenabile și eficiente, în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport preconizate, precum și facilitarea decarbonizării tuturor modurilor de transport prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare, cu emisii scăzute de dioxid de carbon și eficiente din punct de vedere energetic, și crearea, totodată, a unor condiții de siguranță optime - 5 %;

(c) optimizarea integrării și interconectării modurilor de transport și sporirea gradului de interoperabilitate a serviciilor de transport, cu asigurarea totodată a accesibilității infrastructurilor de transport, precum și luarea în considerare a plafonului pentru componentele de bord pentru sistemul SESAR, RIS, VTMIS și STI în sectorul rutier menționat la articolul 10 alineatul (2) litera (b) punctul (vi) - 15 %.

Suma de 11 305 500 000 EUR transferată din Fondul de coeziune se cheltuiește în întregime pentru proiecte de punere în aplicare a rețelei centrale sau pentru proiectele și prioritățile orizontale identificate în partea I din prezenta anexă.

PARTEA V

LISTA ORIENTĂRILOR GENERALE DE CARE SE ȚINE SEAMA LA STABILIREA CRITERIILOR DE ATRIBUIRE

La stabilirea criteriilor de atribuire în conformitate cu articolul 17 alineatul (5) se ține seama cel puțin de următoarele orientări generale:

(a) gradul de avansare a acțiunii în elaborarea proiectului;

(b) soliditatea modului de execuție propus;

(c) efectul de stimulare exercitat de sprijinul Uniunii asupra investițiilor publice și private, după caz;

▼B

(d) nevoia de a depăși obstacole financiare precum absența finanțării pe piață;

(e) după caz, impactul economic, social, asupra climei și mediului, precum și accesibilitatea;

(f) dimensiunea transfrontalieră, după caz.

▼M1

PARTEA VI

PRIORITĂȚILE DE FINANȚARE A TRANSPORTURILOR ÎN SCOPUL PROGRAMELOR DE LUCRU MULTIANUALE ȘI ANUALE

1. **Prioritățile de finanțare pentru programele de lucru multianuale**

1.1. Prioritățile de finanțare pentru obiectivul de eliminare a discontinuităților și a blocajelor, de sporire a gradului de interoperabilitate feroviară și, în special, de îmbunătățire a tronsoanelor transfrontaliere:

(i) Proiecte identificate în prealabil privind coridoarele rețelei centrale (căi ferate, căi navigabile interioare, căi rutiere, porturi maritime și interioare).

(ii) Proiecte identificate în prealabil privind celelalte secțiuni ale rețelei centrale (căi ferate, căi navigabile interioare, căi rutiere, porturi maritime și interioare).

(iii) Interoperabilitate feroviară.

(iv) Implementarea ERTMS.

1.2. Prioritățile de finanțare pentru obiectivul de asigurare, pe termen lung, a sistemelor de transport durabile și eficiente, în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport preconizate, precum și de facilitare a decarbonizării tuturor modurilor de transport prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare, cu emisii scăzute de carbon și eficiente din punct de vedere energetic, pe fondul optimizării siguranței:

(i) Implementarea de noi tehnologii și inovații în toate modurile de transport, cu accent pe decarbonizare, pe siguranță și pe tehnologii inovatoare pentru promovarea durabilității, a operabilității, a gestionării, a accesibilității, a caracterului multimodal și a eficienței rețelei.

(ii) Infrastructură sigură și securizată, inclusiv parcări sigure în rețeaua rutieră centrală.

1.3. Prioritățile de finanțare pentru obiectivul de optimizare a integrării și a interconectării modurilor de transport și de sporire a gradului de interoperabilitate a serviciilor de transport, cu asigurarea totodată a accesibilității infrastructurilor de transport:

(i) Cerul unic european – SESAR.

(ii) Servicii de informații fluviale.

(iii) Servicii de transport rutier inteligente.

(iv) Sistemul de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime.

(v) Autostrăzi maritime.

▼M1

(vi) Acțiuni de implementare a infrastructurii de transport în nodurile rețelei centrale, inclusiv în noduri urbane.

(vii) Conexiuni cu platformele logistice multimodale și dezvoltarea unor astfel de platforme.

1.4. Acțiuni de sprijinire a programelor.

2. **Prioritățile de finanțare pentru programele de lucru anuale**

2.1. Prioritățile de finanțare pentru obiectivul de eliminare a blocajelor, de creștere a gradului de interoperabilitate feroviară, de eliminare a discontinuităților și, în special, de îmbunătățire a tronsoanelor transfrontaliere:

(i) Proiectele privind transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare și transportul rutier în rețeaua centrală, inclusiv conexiunile la porturile interioare și maritime și la aeroporturi, precum și dezvoltarea de porturi.

(ii) Proiecte privind rețeaua globală (căi ferate, căi navigabile interioare, căi rutiere, porturi maritime și interioare).

(iii) Proiecte pentru a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele de infrastructură din țările învecinate, în special în ceea ce privește tronsoanele transfrontaliere (căi ferate, căi navigabile interioare, căi rutiere, porturi maritime și interioare).

2.2. Prioritățile de finanțare pentru obiectivul de asigurare, pe termen lung, a sistemelor de transport durabile și eficiente, în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport preconizate, precum și de facilitare a decarbonizării tuturor modurilor de transport prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare, cu emisii scăzute de dioxid de carbon și eficiente din punct de vedere energetic, pe fondul optimizării siguranței:

(i) Implementarea de noi tehnologii și inovații, altele decât cele acoperite de programul de lucru multianual.

(ii) Serviciile de transport de marfă.

(iii) Acțiuni de reducere a zgomotului provocat de transportul de marfă pe căi ferate, inclusiv prin modernizarea materialului rulant existent.

2.3. Prioritățile de finanțare pentru obiectivul de optimizare a integrării și a interconectării modurilor de transport și de sporire a gradului de interoperabilitate a serviciilor de transport, cu asigurarea totodată a accesibilității infrastructurilor de transport:

(i) Sisteme de aplicații telematice, altele decât cele acoperite de programul de lucru multianual.

(ii) Acțiuni pentru îmbunătățirea accesibilității infrastructurii de transport pentru persoanele cu handicap.

(iii) Acțiuni de implementare a infrastructurii de transport în nodurile rețelei centrale, inclusiv în noduri urbane.

(iv) Conexiuni cu platformele logistice multimodale și dezvoltarea unor astfel de platforme.

2.4. Instrumente financiare ale MIE:

(i) Contribuție la instrumentele financiare, astfel cum sunt definite la articolul 14 și în partea III din anexa MIE.

(ii) Acțiuni de sprijinire a programelor pentru instrumente financiare inovatoare.

▼B

ANEXA II

„ANEXA

LISTA CORIDOARELOR INITIALE DE TRANSPORT DE MARFĂ

	State membre	Rute principale ([1])	Înființarea de coridoare de transport de marfă:
„Rin - alpin”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/ Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milan- Genoa	până la 10 noiembrie 2013
„Marea Nordului - mediteraneean”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/ Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/ Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	până la 10 noiembrie 2013
„Scandinav-mediteraneean”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/ Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/ Augusta (+)/ Palermo	până la 10 noiembrie 2015
„Atlantic”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	până la 10 noiembrie 2013
„Baltic – adriatic”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/ Wien/ Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	până la 10 noiembrie 2015
„Mediteraneean”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/ Venezia-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (frontiera Ungaria-Ucraina)	până la 10 noiembrie 2013
„Orient/Est-mediteraneean”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontiera Bulgaria-Turcia)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	până la 10 noiembrie 2013

▼B

	State membre	Rute principale ([1])	Înființarea de coridoare de transport de marfă:
„Marea Nordului - baltic” (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/ Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontiera Polonia-Belarus) /Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	până la 10 noiembrie 2015
„Rin – Dunăre” (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brașov/Craiova-București-Constanța Čierna și Tisou (frontiera Slovacia-Ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	până la 10 noiembrie 2020

([1]) ‘/’ înseamnă rute alternative. În conformitate cu orientările TEN-T, coridoarele atlantic și mediteraneean ar trebui completate în viitor cu axa de transport de marfă Sines/Algeciras-Madrid-Paris, care traversează zona centrală a Pirineilor prin intermediul unui tunel de joasă altitudine.

(+) Rutele marcate prin + se includ în coridoarele respective în termen de 3 ani de la data înființării stabilite în prezentul tabel. Structurile existente definite la articolul 8 și la articolul 13 alineatul (1) din prezentul regulament se ajustează în funcție de participarea suplimentară, la coridoarele respective, a unor state membre și a unor gestionari de infrastructură. Aceste includeri se bazează pe studii de piață și iau în considerare aspectul pe care îl reprezintă transportul existent de călători și de marfă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament.

(*) Rutele marcate prin * se includ în coridoarele respective în termen de 5 ani de la data înființării stabilite în prezentul tabel. Structurile existente definite la articolul 8 și la articolul 13 alineatul (1) din prezentul regulament se ajustează în funcție de participarea suplimentară, la coridoarele respective, a unor state membre și a unor gestionari de infrastructură. Aceste includeri se bazează pe studii de piață și iau în considerare aspectul pe care îl reprezintă transportul existent de călători și de marfă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament.

(°) Până la realizarea unei linii Rail Baltica cu ecartament nominal de 1435 mm, la înființarea și operarea acestui coridor se iau în considerare caracteristicile diferitelor sisteme de ecartament.

(‡) Înființarea acestui coridor se bazează pe studii de piață și ia în considerare aspectul pe care îl reprezintă transportul existent de călători și de marfă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament. Tronsonul „Čierna și Tisou (frontiera Slovacia-Ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha” se înființează până la 10 noiembrie 2013.”