Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B** **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013**

z dnia 11 grudnia 2013 r.

ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 275/2014 z dnia 7 stycznia 2014 r.	L 80	1	19.3.2014

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013

z dnia 11 grudnia 2013 r.

ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([2]),

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W celu osiągnięcia inteligentnego i zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz w celu ożywienia tworzenia miejsc pracy zgodnie z celami strategii „Europa 2020” Unia potrzebuje nowoczesnej i wysoce efektywnej infrastruktury, która przyczyni się do połączenia i integracji Unii i wszystkich jej regionów, w sektorach transportu, telekomunikacji i energii. Połączenia te powinny pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług. Transeuropejskie sieci powinny ułatwiać połączenia transgraniczne, sprzyjać większej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz przyczyniać się do podniesienia konkurencyjności społecznej gospodarki rynkowej oraz do przeciwdziałania zmianie klimatu.

(2) Celem stworzenia instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego niniejszym rozporządzeniem jest przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich i pozyskanie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Instrument „Łącząc Europę” powinien umożliwić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, telekomunikacji i energii, co zwiększy skuteczność działań Unii i pozwoli na optymalizację kosztów ich realizacji.

([1]) Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s. 116.
([2]) Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 125.
([3]) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 19 listopada 2013 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

▼B

(3) Według Komisji potrzeby inwestycyjne w okresie do 2020 r. w zakresie sieci transeuropejskich w sektorach transportu, telekomunikacji i energii szacowane są na poziomie 970 000 mln EUR.

(4) Niniejsze rozporządzenie ustanawia na realizację instrumentu „Łącząc Europę" w latach 2014–2020 pulę środków finansowych w wysokości 33 242 259 000 EUR według cen aktualnych, która ma być główną kwotą odniesienia, w rozumieniu pkt 17 Porozumienia międzyinstytucjonalnego pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją z dnia 2 grudnia 2013 w sprawie dyscypliny budżetowej, współpracy w kwestiach budżetowych i należytego zarządzania finansami ([1]) dla Parlamentu Europejskiego i Rady w ramach rocznej procedury budżetowej.

(5) Aby zoptymalizować wykorzystanie środków budżetowych przeznaczonych na instrument „Łącząc Europę", Komisja powinna mieć możliwość – po przeprowadzeniu śródokresowej oceny instrumentu „Łącząc Europę" – zaproponowania przeniesienia środków między sektorami transportu, telekomunikacji i energii. Wniosek taki powinien podlegać rocznej procedurze budżetowej.

(6) Kwota 11 305 500 000 EUR według cen aktualnych przeniesiona z Funduszu Spójności ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 ([2]) powinna być wykorzystywana na przyznawanie zasobów budżetowych na instrumenty finansowe na podstawie niniejszego rozporządzenia tylko od dnia 1 stycznia 2017 r.

(7) Stworzenie efektywnych sieci infrastruktury transportowej i energetycznej jest jednym z 12 kluczowych działań wskazanych przez Komisję w komunikacie z 13 kwietnia 2011 r. zatytułowanym „Akt o jednolitym rynku. Dwanaście dźwigni na rzecz pobudzenia wzrostu gospodarczego i wzmocnienia zaufania. »Wspólnie na rzecz nowego wzrostu gospodarczego«".

(8) Komisja zobowiązała się uwzględnić zmianę klimatu w unijnych programach wydatków i przeznaczyć co najmniej 20 % budżetu unijnego na cele związane z klimatem. Należy zapewnić propagowanie kwestii łagodzenia zmiany klimatu i przystosowania się do niej oraz zapobiegania zagrożeniom i zarządzania nimi na etapie przygotowania, opracowania i realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Inwestycje infrastrukturalne objęte niniejszym rozporządzeniem powinny pomóc w propagowaniu idei przekształcenia gospodarki i społeczeństwa w taki sposób, aby charakteryzowały się niską emisją dwutlenku węgla oraz były odporne na zmianę klimatu i katastrofy, przy uwzględnieniu specyfiki regionów o niekorzystnych warunkach naturalnych i demograficznych, w szczególności regionów najbardziej oddalonych i regionów wyspiarskich. W szczególności w sektorze transportu i energii instrument „Łącząc Europę" powinien przyczyniać się do osiągnięcia średnioterminowych i długoterminowych celów Unii w zakresie dekarbonizacji.

([1]) Dz.U. C 420 z 20.12.2013, s. 1.

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 289).

▼B

(9) W rezolucji z dnia 8 czerwca 2011 r.„Inwestycja w przyszłość: nowe wieloletnie ramy finansowe (WRF) na rzecz Europy konkurencyjnej, zrównoważonej i sprzyjającej integracji społecznej” ([1]) Parlament Europejski podkreślił znaczenie zapewnienia szybkiej realizacji unijnej agendy cyfrowej oraz dalszych wysiłków na rzecz realizacji do 2020 r. celów związanych z dostępnością szybkiego internetu dla wszystkich obywateli Unii, także w regionach słabiej rozwiniętych. Parlament Europejski podkreślił, że inwestycje w efektywną infrastrukturę transportową odgrywają w Europie kluczową rolę w ochronie konkurencyjności i wytyczaniu drogi ku pokryzysowemu, długoterminowemu wzrostowi gospodarczemu, a transeuropejska sieć transportowa („TEN-T”) determinuje możliwość zagwarantowania prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i zapewnienia odpowiedniej europejskiej wartości dodanej. Parlament Europejski wyraził także opinię, że sieć TEN-T powinna w związku z tym stanowić kluczowy priorytet w WRF oraz że konieczne jest zwiększenie środków przeznaczonych na TEN-T w WRF. Ponadto Parlament Europejski podkreślił konieczność maksymalnego zwiększenia wpływu finansowania unijnego oraz możliwości oferowanych przez Fundusz Spójności, europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne oraz instrumenty finansowe w celu finansowania kluczowych krajowych i transgranicznych projektów priorytetowych związanych z infrastrukturą energetyczną, a także podkreślił konieczność przyznania istotnych środków z budżetu unijnego na instrumenty finansowe w tej dziedzinie.

(10) Z myślą o finansowaniu infrastruktury w regionach transgranicznych w ramach rozwoju sieci jako całości należy wspierać synergie między instrumentami finansowymi w ramach instrumentu „Łącząc Europę” a innymi funduszami unijnymi.

(11) W dniu 28 marca 2011 r. Komisja przyjęła białą księgę zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” („biała księga”). W białej księdze określono cel zakładający zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60 % w porównaniu z rokiem 1990. Jeżeli chodzi o infrastrukturę, biała księga zakłada utworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej, ogólnounijnej i multimodalnej „sieci bazowej” TEN-T. Interoperacyjność mogłaby zostać usprawniona poprzez innowacyjne rozwiązania, które zwiększają kompatybilność stosowanych systemów. Biała księga zakłada także optymalizację skuteczności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych rodzajów transportu. W związku z tym określa ona następujące cele polityki TEN-T: do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów przewożonych na odległości powyżej 300 km należy przenieść na inne rodzaje transportu, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 %; do 2030 r. powinno nastąpić trzykrotne wydłużenie istniejącej sieci kolei dużych prędkości, a do 2050 r. większość ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją; do 2050 r. wszystkie porty lotnicze należące do sieci bazowej powinny zostać połączone z siecią kolejową, a wszystkie porty morskie powinny zostać połączone z systemem kolejowego transportu towarów oraz, w miarę możliwości, z systemem transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

([1]) Dz.U. C 380 E z 11.12.2012, s. 89.

▼B

(12) W swojej rezolucji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu ([1]) Parlament Europejski podkreślił, że skuteczna polityka transportowa wymaga odpowiednich ram finansowych odpowiadających pojawiającym się wyzwaniom i w związku z tym należy zwiększyć obecnie dostępne zasoby w zakresie transportu i mobilności; uznał ponadto za konieczne stworzenie instrumentu mającego na celu koordynację i optymalizację korzystania z różnych źródeł finansowania oraz wszystkich środków i mechanizmów finansowych dostępnych na szczeblu unijnym.

(13) W konkluzjach z dnia 11 czerwca 2009 r. dotyczących przeglądu polityki TEN-T Rada potwierdziła potrzebę dalszych inwestycji w infrastrukturę transportową, aby zapewnić odpowiedni rozwój TEN-T w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, jako podstawę rynku wewnętrznego oraz konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii, a także podstawę połączeń z państwami sąsiadującymi, przy skupieniu się na europejskiej wartości dodanej, jaką by to przyniosło. Rada podkreśliła również potrzebę udostępnienia przez Unię środków finansowych niezbędnych do pobudzenia inwestycji związanych z projektami TEN-T, a także, w szczególności, potrzebę dostosowania odpowiedniego wsparcia finansowego z budżetu TEN-T do projektów priorytetowych, które obejmują odnośne odcinki transgraniczne i których realizacja wykroczyłaby poza 2013 r., z uwzględnieniem ograniczeń instytucjonalnych związanych z WRF. W tym kontekście należy, zdaniem Rady, w stosownych przypadkach nadal rozwijać i wspierać podejście oparte na partnerstwie publiczno-prywatnym.

(14) Na podstawie celów przedstawionych w białej księdze wytyczne dotyczące TEN-T określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 ([2]) określają infrastrukturę TEN-T, określają wymogi, jakie ma ona spełniać, oraz ustanawiają środki ich realizacji. Wytyczne te przewidują w szczególności zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r. poprzez stworzenie nowej infrastruktury oraz istotną modernizację i odtworzenie istniejącej infrastruktury.

(15) Na podstawie analizy planów państw członkowskich dotyczących infrastruktury transportowej Komisja ocenia, że potrzeby inwestycyjne w transporcie wynoszą 500 000 mln EUR dla całej sieci TEN-T w latach 2014–2020, z czego około 250 mld EUR będzie musiało zostać zainwestowanych w sieć bazową TEN-T.

(16) Należy w stosownych przypadkach zapewnić geograficzne dostosowanie kolejowych korytarzy towarowych przewidziane w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 ([3]) oraz korytarzy sieci bazowej zgodnie z częścią I załącznika I do niniejszego rozporządzenia, przy uwzględnieniu celów odpowiednich instrumentów, tak aby zmniejszyć obciążenie administracyjne oraz usprawnić rozwój i wykorzystanie

([1]) Dz.U. C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylenia decyzji nr 661/2010/UE (Zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

([3]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

▼B

infrastruktury kolejowej. Kolejowe korytarze towarowe powinny podlegać wyłącznie przepisom rozporządzenia (UE) nr 913/2010, w tym w odniesieniu do zmian w ich dostosowaniu.

(17) W ramach przeglądu polityki TEN-T, zainicjowanego w lutym 2009 r., powołano specjalną grupę ekspercką wspierającą Komisję i zajmującą się strategią finansowania i perspektywami finansowymi TEN-T. Grupa ekspercka nr 5 czerpała z doświadczeń ekspertów zewnętrznych w różnych dziedzinach: zarządców infrastruktury, planistów infrastruktury, przedstawicieli krajowych, regionalnych i lokalnych, ekspertów ds. ochrony środowiska, naukowców oraz przedstawicieli sektora prywatnego. Raport końcowy grupy eksperckiej nr 5 ([1]) przyjęty w lipcu 2010 r. zawiera 40 zaleceń; niektóre z nich uwzględniono w niniejszym rozporządzeniu. W raporcie tym zalecono między innymi, aby Komisja opracowała standardowe ramy łączenia dotacji unijnych i partnerstw publiczno-prywatnych (PPP) w zakresie TEN-T, obejmujące zarówno fundusze w ramach polityki spójności, jak i budżet TEN-T.

(18) Doświadczenie związane z WRF (2007-2013) pokazuje, że niektóre państwa członkowskie kwalifikujące się do korzystania z Funduszu Spójności napotykają na znaczące przeszkody w terminowej realizacji złożonych projektów związanych z transgraniczną infrastrukturą transportową o dużej europejskiej wartości dodanej, a także w umożliwianiu efektywnego korzystania z funduszy unijnych. W związku z tym, w celu zwiększenia możliwości realizacji projektów transportowych - szczególnie o charakterze transgranicznym - o dużej europejskiej wartości dodanej, część środków z Funduszu Spójności (11 305 500 000 EUR) powinna zostać przekazana na finansowanie projektów transportowych związanych z transportową siecią bazową lub projektów transportowych związanych z priorytetami horyzontalnymi w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności w ramach instrumentu „Łącząc Europę". W początkowej fazie wybór projektów kwalifikujących się do finansowania powinien odbywać się z zachowaniem krajowych przydziałów w ramach Funduszu Spójności. Komisja powinna wspierać państwa członkowskie kwalifikujące się do finansowania z Funduszu Spójności w dążeniu do realizacji szeregu projektów, zwłaszcza poprzez wzmacnianie potencjału instytucjonalnego odnośnych administracji publicznych oraz poprzez organizowanie dodatkowych zaproszeń do składania wniosków przy jednoczesnym zapewnieniu przejrzystego procesu wyboru projektów.

(19) Kwota 11 305 500 000 EUR przekazana z Funduszu Spójności, z przeznaczeniem na wydanie wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności, nie powinna być wykorzystywana na finansowanie działań charakteryzujących się synergią między sektorami transportu, telekomunikacji i energii, przyczyniających się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wyłonionych w wyniku wielosektorowych zaproszeń do składania wniosków.

(20) Potencjał instytucjonalny i administracyjny są niezbędnymi warunkami wstępnymi skutecznej realizacji celów instrumentu „Łącząc Europę". Komisja powinna w jak największym stopniu oferować odpowiednie środki wsparcia, aby umożliwić opracowywanie i realizację projektów w odnośnych państwach członkowskich.

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

▼B

(21) W komunikacie z dnia 17 listopada 2010 r., zatytułowanym „Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie – plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej”, Komisja ustaliła priorytetowe korytarze, które są niezbędne Unii do realizacji do 2020 r. ambitnych celów w zakresie energii i klimatu do celu urzeczywistnienia rynku wewnętrznego energii, zapewnienia bezpieczeństwa dostaw i umożliwienia integracji odnawialnych źródeł energii, a także przygotowania sieci do dalszego obniżenia emisyjności systemu energetycznego po 2020 r.

(22) Aby zrealizować cele unijnej polityki w zakresie energii i klimatu zapewniające w oszczędny sposób konkurencyjność, stabilność i bezpieczeństwo dostaw, potrzebne są poważne inwestycje w celu modernizacji i rozbudowy europejskiej infrastruktury energetycznej oraz w celu stworzenia wzajemnych połączeń między sieciami ponad granicami państw, a także zakończenia izolacji energetycznej państw członkowskich. Według Komisji szacunkowe potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury energetycznej do 2020 r. wynoszą 1 000 000 mln EUR, co obejmuje inwestycje o wartości około 200 000 mln EUR w infrastrukturę przesyłową energii elektrycznej i gazu oraz infrastrukturę magazynową uważane za mające znaczenie dla Europy. Zgodnie z dokumentem roboczym służb Komisji, zatytułowanym „Potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury energetycznej oraz wymogi w zakresie finansowania”, przedłożonym Radzie wśród projektów mających znaczenie dla Europy, zagrożona jest realizacja inwestycji o wartości około 100 000 mln EUR ze względu na przeszkody związane z wydawaniem zezwoleń, kwestiami prawnymi i finansowymi.

(23) Pilna potrzeba budowy infrastruktury energetycznej przyszłości oraz znaczący wzrost wolumenu inwestycji w porównaniu z tendencjami w przeszłości wymagają radykalnej zmiany w systemie wspierania infrastruktury energetycznej na poziomie Unii. W konkluzjach z dnia 28 lutego 2011 r. Rada uznała korytarze energetyczne za priorytet dla Europy.

(24) W odniesieniu do sektora energetycznego, w dniu 4 lutego 2011 r. Rada Europejska wezwała Komisję do usprawnienia i udoskonalenia procedur udzielania zezwoleń oraz do propagowania ram regulacyjnych atrakcyjnych dla inwestycji. Rada Europejska podkreśliła, że duża liczba inwestycji będzie musiała zostać zrealizowana przez rynek, a ich koszty zostaną odzyskane z opłat taryfowych. Rada Europejska uznała za konieczne finansowanie ze środków publicznych projektów niezbędnych z punktu widzenia bezpieczeństwa dostaw lub solidarności, które nie są w stanie przyciągnąć środków finansowych z rynku. Podkreśliła ponadto konieczność modernizacji i rozbudowy europejskiej infrastruktury energetycznej oraz stworzenia wzajemnych połączeń między sieciami ponad granicami państw w celu nadania solidarności między państwami członkowskimi charakteru operacyjnego, zapewnienia alternatywnych tras dostaw lub tranzytu oraz źródeł energii, a także rozwoju odnawialnych źródeł energii stanowiących konkurencję dla źródeł tradycyjnych. Podkreśliła, że do 2014 r. należy urzeczywistnić rynek wewnętrzny energii, tak aby umożliwić swobodny przepływ gazu i energii elektrycznej, oraz że po 2015 r. żadne z państw członkowskich nie powinno pozostawać odizolowane od europejskich sieci gazowych i elektroenergetycznych ani stanąć w obliczu zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego ze względu na brak odpowiednich połączeń. W przypadku dwóch pierwszych rocznych

▼B

programów prac przyjmowanych w ramach niniejszego rozporządzenia, w pierwszej kolejności należy uwzględnić projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz związane z nimi działania służące zakończeniu izolacji energetycznej oraz wyeliminowaniu wąskich gardeł w energetyce, tak aby zmierzać ku urzeczywistnieniu rynku wewnętrznego energii.

(25) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 ([1]) identyfikuje priorytety w zakresie transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, które powinny zostać zrealizowane do 2020 r., aby osiągnąć unijne cele polityki w zakresie energii i klimatu; określa ono także zasady identyfikowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania niezbędnych dla realizacji tych priorytetów, ustanawia środki w zakresie wydawania zezwoleń, udziału sektora publicznego oraz regulacje przyspieszające lub ułatwiające realizację tych projektów, w tym kryteria kwalifikowalności takich projektów do otrzymania unijnej pomocy finansowej.

(26) Infrastruktury telekomunikacyjne w coraz większym stopniu opierają się na internecie, a infrastruktura sieci szerokopasmowych zwiększa poziom wykorzystania usług cyfrowych w ramach całego wachlarza działań podejmowanych w społeczeństwie. Internet staje się dominującą platformą służącą komunikacji, prowadzeniu działalności gospodarczej, świadczeniu usług publicznych i prywatnych oraz sprzyjającą spójności społecznej i kulturowej. Ponadto chmury obliczeniowe i rozwiązania typu „oprogramowanie oferowane jako usługa” stają się nowymi modelami technologii komputerowej. Dlatego też ogólnoeuropejski dostęp do powszechnego, szybkiego internetu i innowacyjnych usług cyfrowych ma zasadnicze znaczenie dla wzrostu gospodarczego i jednolitego rynku.

(27) Nowoczesne, szybkie sieci internetowe stanowią kluczową dla przyszłości infrastrukturę w zakresie łączności dla przedsiębiorstw europejskich, w szczególności małych i średnich przedsiębiorstw („MŚP”), które chcą korzystać z chmury obliczeniowej w celu podniesienia efektywności kosztowej. Aby unikać powielania infrastruktury, zapobiegać wycofywaniu się inwestorów prywatnych oraz usprawniać budowanie zdolności z myślą o tworzeniu nowych możliwości inwestycyjnych i promowania wdrażania środków obniżających koszty, należy podjąć działania na rzecz poprawy koordynacji unijnego wsparcia dla sieci szerokopasmowych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz wsparcia dla sieci szerokopasmowych pochodzącego ze wszystkich innych dostępnych źródeł, w tym z krajowych planów działania w dziedzinie sieci szerokopasmowych.

(28) W strategii „Europa 2020” wzywa się do realizacji Europejskiej agendy cyfrowej, która ustanawia stabilne ramy prawne sprzyjające inwestycjom w otwartą i konkurencyjną infrastrukturę szybkiego internetu oraz związanych z nim usług. Celem Europy powinno być osiągnięcie do 2020 r. najszybszej sieci szerokopasmowej na świecie opartej na nowoczesnych technologiach.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylające decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz.U. L 115 z 25.4.2013, s. 39).

▼B

(29) W dniu 31 maja 2010 r. Rada stwierdziła, że Unia powinna zapewnić niezbędne zasoby na potrzeby rozwoju jednolitego rynku cyfrowego opartego na szybkim i ultraszybkim internecie oraz interoperacyjnych aplikacjach, a także uznała, że efektywne i konkurencyjne inwestycje w szerokopasmowe sieci nowej generacji będą niezbędne dla innowacji, możliwości wyboru dla konsumenta oraz konkurencyjności Unii i będą mogły zapewnić lepszą jakość życia dzięki lepszej opiece zdrowotnej, bezpieczniejszemu transportowi, nowym możliwościom dla mediów oraz łatwiejszemu dostępowi do towarów, usług i wiedzy, zwłaszcza w wymiarze transgranicznym.

(30) Sektor prywatny, wspierany przez sprzyjające konkurencji i inwestycjom ramy regulacyjne, powinien odgrywać przewodnią rolę we wdrażaniu i modernizacji sieci szerokopasmowych. W przypadku gdy inwestycje prywatne nie sprostają oczekiwaniom, państwa członkowskie powinny podejmować niezbędne działania w celu osiągnięcia celów agendy cyfrowej. Publiczna pomoc finansowa dla łączy szerokopasmowych powinna być ograniczona do instrumentów finansowych dotyczących programów lub inicjatyw ukierunkowanych na projekty, które nie mogą zostać sfinansowane wyłącznie przez sektor prywatny, co powinno zostać potwierdzone w drodze oceny *ex-ante* wskazującej na niedoskonałości rynku lub nieoptymalną sytuację w zakresie inwestycji.

(31) W związku z tym zasadnicze znaczenie ma pobudzanie, zgodnie z zasadą neutralności technologicznej, rozprzestrzeniania w całej Unii szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych oraz ułatwianie rozwijania i wdrażania transeuropejskich usług cyfrowych. Realizowane za pomocą instrumentów finansowych inwestycje publiczne w szybkie i ultraszybkie sieci szerokopasmowe nie mogą prowadzić do zakłóceń na rynku ani zniechęcać do inwestowania. Należy je wykorzystywać w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych i jedynie w przypadkach, gdy brakuje komercyjnego zainteresowania inwestycjami.

(32) W celu zwiększenia efektywności i wpływu unijnej pomocy finansowej niezbędne są różnorodne metody realizacji, wymagające różnej wielkości finansowania i instrumentów finansowych, aby zachęcić sektor prywatny do inwestycji i sprostać szczególnym wymogom poszczególnych projektów.

(33) W rozporządzeniu dotyczącym wytycznych dla transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej zostaną określone kryteria, według których na podstawie niniejszego rozporządzenia będzie można udzielać wsparcia finansowego na rzecz projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

(34) Program ramowy w zakresie badań i innowacji „Horyzont 2020” ([1]) skupi się między innymi na wyzwaniach społecznych (na przykład poprzez inteligentny, ekologiczny, dostępny i zintegrowany transport, bezpieczną, czystą i wydajną energię, usługi zdrowotne i administracyjne z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz zrównoważony rozwój), aby bezpośrednio sprostać wyzwaniom zidentyfikowanym w strategii

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 z dnia 11 grudnia 2013 ustanawiające „Horyzont 2020” – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020) oraz uchylające decyzję nr 1982/2006/WE (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 104).

▼B

„Europa 2020”, poprzez wspieranie działań obejmujących całe spektrum działalności, od prac badawczo-rozwojowych do wprowadzenia na rynek. „Horyzont 2020” będzie wspierał wszystkie etapy łańcucha innowacji, zwłaszcza działania bliższe rynkowi, w tym innowacyjne instrumenty finansowe. W celu zapewnienia większego wpływu finansowania unijnego oraz w celu zapewnienia spójności instrument „Łącząc Europę” tworzyć będzie ścisłe synergie z programem „Horyzont 2020”.

(35) W komunikacie z dnia 20 lipca 2010 r., zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, Komisja określiła ramy działań politycznych sprzyjających bezpiecznej infrastrukturze jako głównemu elementowi służącemu zmniejszeniu do 2020 r. o 50 % liczby ofiar wypadków drogowych. W ramach instrumentu „Łącząc Europę” należy zatem zapewnić, aby wnioski dotyczące finansowania unijnego spełniały wymogi, zalecenia i cele w zakresie bezpieczeństwa określone we wszystkich odnośnych przepisach unijnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ocenie skuteczności instrumentu „Łącząc Europę” należy uwzględnić zmniejszenie liczby ofiar na unijnej sieci dróg.

(36) Unia i większość państw członkowskich są stronami konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, natomiast pozostałe państwa członkowskie są w trakcie jej ratyfikacji. W procesie realizacji odpowiednich projektów istotne znaczenie ma uwzględnienie w ich specyfikacji kwestii dostępu dla osób niepełnosprawnych, zgodnie z tą konwencją.

(37) Nawet jeżeli dużą część inwestycji w ramach strategii „Europa 2020” można zrealizować przy pomocy środków rynkowych i regulacyjnych, wyzwania finansowe mogą wymagać działań publicznych oraz wsparcia unijnego w formie dotacji i innowacyjnych instrumentów finansowych.

(38) Aby zoptymalizować wykorzystanie budżetu unijnego, dotacje powinny być ukierunkowane na te projekty, które otrzymują niewystarczające finansowanie ze strony sektora prywatnego.

(39) Nie należy wyłączać projektów kolejowych z otrzymywania dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia, ponieważ generują one dochód z obowiązkowych opłat na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([1]).

(40) Środki fiskalne spowodują lub już spowodowały w wielu państwach członkowskich konieczność przeprowadzenia przez władze publiczne ponownej oceny programów inwestycji infrastrukturalnych. W związku z tym PPP postrzegane jest jako skuteczny środek realizacji projektów infrastrukturalnych, który zapewnia osiągnięcie celów politycznych, takich jak przeciwdziałanie zmianie klimatu, promowanie alternatywnych źródeł energii oraz efektywność energetyczna i efektywna gospodarka zasobami, a także wspieranie zrównoważonego transportu oraz rozprzestrzenianie sieci szerokopasmowych. W komunikacie

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

▼B

z dnia 19 listopada 2009 r., zatytułowanym „Wspieranie inwestycji publiczno-prywatnych krokiem w kierunku naprawy gospodarki i długoterminowej zmiany strukturalnej: zwiększanie znaczenia partnerstw publiczno-prywatnych”, Komisja zobowiązała się do poprawy dostępu do źródeł finansowania dla PPP poprzez rozszerzenie zakresu istniejących instrumentów finansowych.

(41) W komunikacie z dnia 19 października 2010 r., zatytułowanym „Przegląd budżetu UE”, Komisja podkreśliła, że projekty o długoterminowym potencjale komercyjnym powinny zwyczajowo korzystać z funduszy unijnych w ramach partnerstwa z sektorami finansowym i bankowym, w szczególności z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym oraz publicznymi instytucjami finansowymi państw członkowskich, ale także z innymi międzynarodowymi instytucjami finansowymi i prywatnym sektorem finansowym, w tym na poziomie krajowym i regionalnym.

(42) Instrumenty finansowe powinny być wykorzystywane do zaspokojenia określonych potrzeb rynkowych i przeznaczane na działania o wyraźnej europejskiej wartości dodanej zgodne z celami instrumentu „Łącząc Europę” i nie powinny one wypierać finansowania prywatnego. Powinny one zwiększać efekt dźwigni wydatków budżetowych Unii i osiągać wyższy efekt mnożnikowy pod względem przyciągania finansowania ze strony sektora prywatnego. Jest to szczególnie ważne w świetle trudności w dostępie do kredytów i obecnych ograniczeń nałożonych na finanse publiczne, a także w związku z potrzebą ożywienia gospodarczego Europy. Przed podjęciem decyzji o wykorzystaniu instrumentów finansowych Komisja powinna przeprowadzić ocenę ex-ante danego instrumentu, zgodnie z wymogiem zawartym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 ([1]).

(43) W strategii „Europa 2020” Komisja zobowiązała się zmobilizować unijne instrumenty finansowe jako część spójnej strategii finansowej łączącej unijne oraz krajowe fundusze publiczne i prywatne na rzecz rozwoju infrastruktury. Wynika to z faktu, że w wielu przypadkach kwestie związane z niewystarczającym poziomem inwestycji oraz niedoskonałością rynku można rozwiązać skuteczniej za pomocą instrumentów finansowych, a nie dotacji.

(44) Instrument „Łącząc Europę” powinien przewidywać instrumenty finansowe propagujące znaczny udział w inwestycjach infrastrukturalnych inwestorów z sektora prywatnego i instytucji finansowych w inwestycjach infrastrukturalnych. Aby uczynić instrumenty finansowe dostatecznie atrakcyjnymi dla sektora prywatnego, należy przy ich projektowaniu i wdrażaniu mieć na uwadze uproszczenie i ograniczenie obciążenia administracyjnego, ale powinny one również być w stanie odpowiedzieć w elastyczny sposób na określone potrzeby finansowe. Instrumenty te powinny być zaprojektowane w oparciu o doświadczenia zdobyte podczas wdrażania instrumentów finansowych objętych WRF (2007-2013), takich jak gwarancje finansowe dla projektów TEN-T (LGTT), mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka (RSFF), europejski fundusz na rzecz energii, zmiany klimatu i infrastruktury 2020 („fundusz Marguerite”) oraz inicjatywa w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020”.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 (Dz.U. L 298 z 26.10.2012, s. 1).

▼B

(45) Należy przeanalizować potencjał innowacyjnych instrumentów finansowych, takich jak obligacje projektowe, w zakresie wspierania finansowania infrastruktury transportowej o europejskiej wartości dodanej, zgodnie z wynikami ocen ex-ante i innych powiązanych ocen, w szczególności niezależnej oceny inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii Europa 2020 w 2015 r.

(46) Aby zoptymalizować wykorzystanie środków budżetowych przeznaczonych na instrument „Łącząc Europę", Komisja powinna zapewnić ciągłość wszystkich instrumentów finansowych ustanowionych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) oraz instrumentów opartych na podziale ryzyka dla obligacji projektowych ustanowionych na podstawie decyzji nr 1639/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]) w ramach kolejnych kapitałowych i dłużnych instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia, na podstawie oceny ex-ante, przewidzianej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012.

(47) Przy wyborze najskuteczniejszej formy pomocy finansowej należycie powinny zostać uwzględnione charakterystyczne dla danego sektora i projektu cechy kwalifikujących się projektów. Aby umożliwić najbardziej efektywne wykorzystanie budżetu unijnego oraz wzmocnić efekt mnożnikowy unijnej pomocy finansowej, w odniesieniu do sektora energetycznego, Komisja powinna – w miarę możliwości i z zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek – dążyć do nadania priorytetu stosowaniu instrumentów finansowych, przy jednoczesnym przestrzeganiu pułapów dotyczących wykorzystania instrumentów finansowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Promotorów projektów energetycznych należy zachęcać do tego, aby przed występowaniem o dotacje na roboty zbadali możliwości wykorzystania instrumentów finansowych. W tym względzie Komisja powinna udzielać odpowiedniego wsparcia na rzecz zmaksymalizowania upowszechnienia się instrumentów finansowych.

(48) Będące przedmiotem wspólnego zainteresowania projekty w dziedzinie energii elektrycznej, gazu i dwutlenku węgla powinny kwalifikować się do otrzymywania unijnej pomocy finansowej na prace studyjne oraz, pod pewnymi warunkami, na roboty w formie dotacji lub w formie innowacyjnych instrumentów finansowych. Zapewni to, aby projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które nie są opłacalne w świetle obecnych ram regulacyjnych i warunków rynkowych, mogły otrzymać indywidualnie dostosowane wsparcie. Jeżeli chodzi o dziedzinę energii, ważne jest, aby unikać wszelkich zakłóceń konkurencji, w szczególności między projektami przyczyniającymi się do utworzenia tego samego priorytetowego korytarza w Unii. Taka pomoc finansowa powinna zapewnić niezbędną synergię w połączeniu z europejskimi funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi, które będą finansować inteligentne sieci dystrybucji energii o znaczeniu lokalnym lub regionalnym. Do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zastosowanie ma trzyetapowe rozumowanie. Po pierwsze, rynek powinien mieć pierwszeństwo przy realizacji inwestycji. Po drugie, jeżeli rynek nie realizuje inwestycji, należy rozważyć rozwiązania regulacyjne, a w razie konieczności dostosować

([1]) Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1).

([2]) Decyzja nr 1639/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiająca Program ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji (2007–2013) (Dz.U. L 310 z 9.11.2006, s. 15).

▼B

odpowiednie ramy regulacyjne oraz zapewnić ich prawidłowe stosowanie. Po trzecie, w przypadku gdy obydwa wcześniejsze kroki nie wystarczą do zapewnienia niezbędnych inwestycji w projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, możliwe byłoby przyznanie unijnej pomocy finansowej, jeżeli projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania spełnia mające zastosowanie kryteria kwalifikowalności.

(49) Na mocy art. 14 rozporządzenia (UE) nr 347/2013 wszystkie projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania należące do kategorii określonych w załączniku II pkt 1, 2 i 4 do tego rozporządzenia kwalifikują się do unijnej pomocy finansowej w formie dotacji na prace studyjne oraz instrumentów finansowych. Dotacje na roboty mogą być wykorzystywane na działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zgodnie z art. 14 rozporządzenia (UE) nr 347/2013 wykazują w szczególności znaczące pozytywne efekty zewnętrzne i które nie są opłacalne ekonomicznie, zgodnie z planem operacyjnym projektu i innymi ocenami przeprowadzonymi w szczególności przez potencjalnych inwestorów, kredytodawców lub krajowe organy regulacyjne.

(50) W celu zapewnienia sektorowego zróżnicowania beneficjentów instrumentów finansowych, a także zachęcania do stopniowej dywersyfikacji geograficznej w państwach członkowskich, ze szczególnym uwzględnieniem tych państw członkowskich, które kwalifikują się do otrzymania wsparcia z Funduszu Spójności, Komisja we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, poprzez takie inicjatywy jak Europejskie Centrum Wiedzy Specjalistycznej w zakresie PPP (EPEC) oraz wspólnej inicjatywy wsparcia projektów w regionach europejskich (JASPERS), powinna wspierać państwa członkowskie w przygotowaniu odpowiedniej rezerwy projektów, które mogłyby zostać objęte finansowaniem.

(51) Instrumenty finansowe w ramach niniejszego rozporządzenia powinny odzwierciedlać przepisy zawarte w tytule VIII rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 oraz w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 1268/2012 ([1]), a także powinny być zgodne z najlepszymi praktykami mającymi zastosowanie do instrumentów finansowych.

(52) W odniesieniu do warunków mających zastosowanie do instrumentów finansowych, konieczne może być uzupełnienie programów prac o dodatkowe wymogi, na przykład w celu zapewnienia konkurencyjności rynków w świetle rozwoju unijnych polityk, postępu technologicznego oraz innych czynników, które mogą okazać się istotne.

(53) Wieloletnie programowanie wsparcia poprzez instrument „Łącząc Europę” powinno być ukierunkowane na wspieranie realizacji unijnych priorytetów poprzez zapewnienie dostępności niezbędnych zasobów finansowych oraz spójności, przejrzystości i ciągłości wspólnych działań Unii i państw członkowskich. Dla wniosków złożonych po wdrożeniu pierwszego wieloletniego programu prac w sektorze transportu, kwalifikowalność kosztów powinna zaczynać się od dnia 1 stycznia 2014 r., aby zapewnić ciągłość projektów objętych już rozporządzeniem (WE) nr 680/2007.

([1]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1268/2012 z dnia 29 października 2012 r. w sprawie zasad stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.U. L 362 z 31.12.2012, s. 1).

▼B

(54) Ze względu na znaczny budżet potrzebny do realizacji niektórych projektów infrastrukturalnych należy przewidzieć przepis umożliwiający podział na roczne raty zobowiązań budżetowych przeznaczonych na pomoc finansową na rzecz niektórych działań.

(55) Biorąc pod uwagę zasoby dostępne na poziomie unijnym, konieczne jest skoncentrowanie się na projektach o największej europejskiej wartości dodanej, aby osiągnąć pożądane skutki. Wsparcie powinno zatem zostać skierowane na potrzeby sieci bazowej i projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie systemów zarządzania ruchem, w szczególności systemów zarządzania ruchem lotniczym związanych z europejskim systemem zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (system SESAR), którego potrzeby w zakresie unijnych zasobów budżetowych wynoszą około 3 000 mln EUR, a także inteligentnym systemem transportowym (ITS), systemem monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS), usługami informacji rzecznej (RIS) i europejskim systemem zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). W sektorze energii pomoc finansowa powinna koncentrować się na urzeczywistnieniu rynku wewnętrznego energii, zapewnieniu bezpieczeństwa dostaw, propagowaniu zrównoważoności, między innymi poprzez zapewnienie przesyłu energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych z miejsc wytwarzania do miejsc jej poboru i magazynowania, a także przyciąganiu inwestycji publicznych i prywatnych. W sektorze telekomunikacji pomoc finansowa powinna być przede wszystkim ukierunkowana na projekty, które stworzą popyt na łącza szerokopasmowe, z uwzględnieniem budowy europejskiej infrastruktury usług cyfrowych, co z kolei powinno stymulować inwestycje w rozprzestrzenianie sieci szerokopasmowych.

(56) W sektorze energii planowane środki budżetowe powinny być w pierwszej kolejności przyznawane w formie instrumentów finansowych, z zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorze telekomunikacji powinny kwalifikować się do otrzymania wsparcia unijnego w formie dotacji i zamówień na platformy usług podstawowych, na usługi ogólne i działania horyzontalne. Działania w zakresie rozprzestrzeniania sieci szerokopasmowych, w tym działania generujące popyt na korzystanie z tych sieci, powinny kwalifikować się do otrzymania wsparcia unijnego w formie instrumentów finansowych.

(57) Zgodnie z analizą przeprowadzoną w ocenie skutków regulacji w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 347/2013, szacuje się, że liczba projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniających się w największym stopniu do realizacji strategicznych priorytetowych korytarzy i obszarów infrastruktury energetycznej wynosi około 100 w dziedzinie energii elektrycznej i 50 w dziedzinie gazu. Ponadto, w oparciu o oczekiwaną przewagę energii elektrycznej w systemie energetycznym Europy w najbliższych dwóch dekadach, szacuje się, że pomoc na rzecz projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania związanych z energią elektryczną pochłonie główną część puli środków finansowych przewidzianej dla energii w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Mając na uwadze, że oszacowanie to będzie podlegało zmianom, w miarę jak dostępnych będzie więcej informacji, oraz uwzględniając potrzebę zapewnienia zgodności z przepisami rozporządzenia (UE) nr 347/2013,

▼B

Komisja powinna w należyty sposób rozważyć projekty dotyczące energii elektrycznej z myślą o udostępnieniu dużej części wsparcia finansowego przeznaczonego na te projekty w okresie 2014–2020 r., z zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek, jakości i zaawansowania zaproponowanych działań oraz ich wymogów w zakresie finansowania. Cel ten pozostaje bez uszczerbku dla jakiegokolwiek ewentualnego ponownego przydziału dostępnych środków finansowych przewidzianych na projekty dotyczące energii.

(58) Komisja powinna przeprowadzać oceny śródokresowe oraz oceny *ex post*, a ich wyniki przekazywać Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów, aby ocenić skuteczność i efektywność finansowania oraz jego wpływu na ogólne cele instrumentu „Łącząc Europę" i priorytety strategii „Europa 2020". Komisja powinna podawać do wiadomości publicznej informacje dotyczące poszczególnych projektów w ramach instrumentu „Łącząc Europę". Informacje te należy uaktualniać co roku.

(59) W odniesieniu do transportu i energii, na podstawie określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 i w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013 wytycznych właściwych dla poszczególnych sektorów opracowano wykazy projektów, priorytetowych korytarzy i obszarów, do których niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie, które powinny znaleźć się w załączniku do niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do transportu, w celu uwzględnienia ewentualnych zmian w zakresie priorytetów politycznych i możliwości technologicznych, a także przepływów ruchu, Komisji należy przekazać, zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), uprawnienie do przyjmowania aktów dotyczących wprowadzania zmian do części I załącznika I oraz do szczegółowego określania priorytetów w zakresie finansowania działań kwalifikujących się na podstawie art. 7 ust. 2, które należy uwzględnić w programach prac.

(60) Aby uwzględnić rzeczywisty poziom zapotrzebowania na finansowanie w ramach szczegółowych celów w zakresie transportu oraz podjąć działania w następstwie spostrzeżeń w ramach oceny śródokresowej, w przypadku gdy konieczne okaże się zmodyfikowanie przydziału na szczegółowy cel w zakresie transportu określonego w części VI załącznika I do niniejszego rozporządzenia o więcej niż 5 punktów procentowych, Komisji należy przekazać, zgodnie z art. 290 TFUE, uprawnienia do przyjmowania aktów w celu zmiany orientacyjnych wartości procentowych w odniesieniu do poszczególnych szczegółowych celów w zakresie transportu. Orientacyjne przydziały na szczegółowe cele w zakresie transportu nie uniemożliwiają wydania kwoty 11 305 500 000 EUR przeniesionych z Funduszu Spójności w całości na projekty wdrażające sieć bazową lub na projekty i horyzontalne priorytety określone w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

(61) Aby odzwierciedlić wnioski wyciągnięte z realizacji instrumentu „Łącząc Europę", w tym wnioski zawarte w ocenie śródokresowej, Komisji należy przekazać, zgodnie z art. 290 TFUE, uprawnienia do przyjmowania aktów w celu zmiany wykazu ogólnych wytycznych, które należy uwzględnić przy ustalaniu kryteriów udzielania zamówień.

▼B

(62) Przyjmując akty delegowane na mocy niniejszego rozporządzenia, szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przy przygotowywaniu i sporządzaniu aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(63) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia niniejszego rozporządzenia należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wieloletnich i rocznych programów prac. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ([1]).

(64) Interesy finansowe Unii powinny być chronione w całym cyklu wydatków za pomocą proporcjonalnych środków obejmujących zapobieganie nieprawidłowościom, ich wykrywanie i badanie, odzyskiwanie utraconych, niesłusznie wypłaconych lub nieprawidłowo wykorzystanych funduszy oraz, w stosownych przypadkach, nakładanie sankcji zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012. Parlament Europejski powinien być informowany o wszystkich tych środkach.

(65) W celu zapewnienia szerokiej i uczciwej konkurencji między projektami korzystającymi ze środków finansowych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” forma umowy powinna być zgodna z celami i uwarunkowaniami projektu. Warunki umowy powinny brzmieć tak, aby sprawiedliwie podzielić ryzyko związane z umową w celu zmaksymalizowania opłacalności i umożliwienia jak najefektywniejszego wykonania umowy. Zasada ta powinna mieć zastosowanie bez względu na to, czy korzysta się z krajowego czy też międzynarodowego modelu umowy.

(66) Niektóre z projektów infrastrukturalnych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania będą być może musiały zostać powiązane z państwami sąsiadującymi, państwami ubiegającymi się o członkostwo i innymi państwami trzecimi oraz przechodzić przez te państwa. Instrument „Łącząc Europę” powinien oferować uproszczone sposoby łączenia i finansowania infrastruktury w celu zapewnienia spójności między wewnętrznymi i zewnętrznymi instrumentami budżetu unijnego.

(67) Gdy państwa trzecie i podmioty mające siedzibę w państwach trzecich uczestniczą w działaniach przyczyniających się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotacje powinny być dostępne tylko wówczas, jeżeli jest mało prawdopodobne, że dane działanie będzie w odpowiednim stopniu wsparte z wykorzystaniem innych form pomocy finansowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” lub innych programów unijnych.

(68) Ogólne wytyczne, w oparciu o które Komisja ma uwzględnić wpływ społeczny, klimatyczny i środowiskowy, wyszczególniony w części V załącznika I do niniejszego rozporządzenia, nie powinny być stosowane w dziedzinie energii, zgodnie z podejściem przyjętym w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 347/2013.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

▼B

(69) W sektorze telekomunikacji ogólne wytyczne przewidujące uwzględnianie stymulującego wpływu unijnego wsparcia na inwestycje publiczne i prywatne powinny mieć zastosowanie jedynie do tych infrastruktur usług cyfrowych, które mają na celu pobudzenie dodatkowych inwestycji.

(70) Ogólne wytyczne przewidujące uwzględnianie wymiaru transgranicznego nie powinny mieć zastosowania w odniesieniu do sieci szerokopasmowych, ponieważ wszystkie inwestycje w połączenia szerokopasmowe, w tym te realizowane w granicach państw członkowskich, zwiększą połączalność transeuropejskich sieci telekomunikacyjnych.

(71) Udział państw Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), będących stronami Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (Porozumienie o EOG), w instrumencie „Łącząc Europę" powinien być zgodny z warunkami ustanowionymi w Porozumieniu o EOG. W tym celu każdy sektor objęty niniejszym rozporządzeniem powinien być uważany za osobny program. Należ przewidzieć udział państw EFTA w instrumencie, w szczególności w dziedzinie telekomunikacji.

(72) W odniesieniu do transportu, do celów kwalifikowalności projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w państwach trzecich na mocy niniejszego rozporządzenia, zastosowanie powinny mieć orientacyjne mapy zawarte w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. W państwach trzecich, dla których to rozporządzenie nie zawiera orientacyjnych map, projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny kwalifikować się do finansowania w przypadku, gdy podjęto wzajemną współpracę z myślą o uzgodnieniu takich orientacyjnych map.

(73) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie koordynacja, rozwój i finansowanie sieci transeuropejskich, nie mogą zostać w wystarczający sposób osiągnięte przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę koordynacji tych celów możliwe jest ich skuteczniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podejmować działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(74) W celu zapewnienia jasności należy uchylić rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 680/2007 i (WE) 67/2010 ([1]).

(75) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, aby umożliwić terminowe przyjęcie aktów delegowanych i wykonawczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu,

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 67/2010 z dnia 30 listopada 2009 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich (Dz.U. L 27 z 30.1.2010, s. 20).

▼B

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I

PRZEPISY WSPÓLNE

ROZDZIAŁ I

Instrument „łącząc europę”

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę”, który określa warunki, metody i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej na rzecz sieci transeuropejskich w celu wspierania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorach transportu, telekomunikacji i energii oraz w celu wykorzystania potencjalnych synergii między tymi sektorami. Ustanawia ono także podział zasobów, które mają zostać udostępnione w ramach wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt określony w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013 lub w rozporządzeniu w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej;

2) „odcinek transgraniczny” oznacza, w sektorze transportu, odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między najbliższymi węzłami miejskimi po obu stronach granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;

3) „państwo sąsiadujące” oznacza państwo objęte zakresem europejskiej polityki sąsiedztwa, w tym partnerstwem strategicznym, polityką rozszerzenia, oraz należące do Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu;

4) „państwo trzecie” oznacza każde państwo sąsiadujące lub każde inne państwo, z którym Unia może współpracować na rzecz osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia;

5) „roboty” oznaczają zakup, dostawę i rozmieszczenie części składowych, systemów i usług, w tym oprogramowania, realizację związanych z projektem prac rozwojowych, budowlanych i instalacyjnych, odbiór instalacji oraz uruchomienie projektu;

▼B

6) „prace studyjne” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, takie jak analizy przygotowawcze, tworzenie map infrastruktury, studia wykonalności, analizy oceniające, testy i analizy zatwierdzające, w tym w formie oprogramowania, oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do zdefiniowania i opracowania projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego;

7) „działania wspierające program” oznaczają, na poziomie instrumentu „Łącząc Europę”, wszystkie środki towarzyszące niezbędne do jego realizacji oraz realizacji szczegółowych wytycznych odnoszących się do poszczególnych sektorów, takie jak świadczenie usług, w szczególności pomoc techniczna, w tym na rzecz wykorzystania instrumentów finansowych, a także analizy przygotowawcze, studia wykonalności, czynności związane z koordynacją, monitorowaniem, konsultowaniem się z zainteresowanymi stronami, kontrolą, audytem i oceną, które są bezpośrednio wymagane do zarządzania instrumentem „Łącząc Europę” oraz realizacji jego celów. Działania wspierające program obejmują w szczególności prace studyjne, spotkania, tworzenie map infrastruktury, informacje, działania w zakresie rozpowszechniania informacji, komunikacji i podnoszenia świadomości, wydatki związane z narzędziami IT i sieciami skupiające się na wymianie informacji na temat instrumentu „Łącząc Europę”, wraz ze wszystkimi pozostałymi wydatkami ponoszonymi przez Komisję na pomoc techniczną i administracyjną, która może być niezbędna do celów zarządzania instrumentem „Łącząc Europę” lub wdrożenia szczegółowych wytycznych odnoszących się do poszczególnych sektorów. Działania wspierające program obejmują także działalność wymaganą do celów ułatwienia przygotowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności, tak aby otrzymać finansowanie na mocy niniejszego rozporządzenia lub na rynku finansowym. Działania wspierające program obejmują również, w stosownych przypadkach, koszty agencji wykonawczej, której Komisja powierzyła realizację określonych części instrumentu „Łącząc Europę” („agencja wykonawcza”);

8) „działanie” oznacza każdą działalność, która została uznana za finansowo i technicznie niezależną, ma określone ramy czasowe i jest niezbędna do realizacji projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania;

9) „koszty kwalifikowalne” mają takie samo znaczenie jak w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012;

10) „beneficjent” oznacza państwo członkowskie, organizację międzynarodową, przedsiębiorstwo państwowe lub prywatne, bądź podmiot państwowy lub prywatny, wybrane do otrzymania unijnej pomocy finansowej na mocy niniejszego rozporządzenia oraz zgodnie z ustaleniami określonymi w odpowiednim programie prac, o którym mowa w art. 17;

11) „instytucja wdrażająca” oznacza przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, bądź podmiot publiczny lub prywatny, wyznaczone do realizacji danego działania przez beneficjenta, będącego państwem członkowskim lub organizacją międzynarodową. Beneficjent wyznacza instytucję wdrażającą na własną odpowiedzialność oraz, jeżeli wymagane jest udzielenie zamówienia, zgodnie z mającymi zastosowanie unijnymi i krajowymi przepisami w zakresie zamówień publicznych;

12) „sieć kompleksowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

▼B

13) „sieć bazowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) 1315/2013;

14) „korytarze sieci bazowej” oznaczają instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz wymieniony w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia;

15) „wąskie gardło” w sektorze transportu oznacza barierę fizyczną, techniczną lub funkcjonalną skutkującą przerwaniem systemu, co z kolei wpływa na ciągłość przepływów dalekobieżnych lub transgranicznych, która może zostać przezwyciężona poprzez stworzenie nowej infrastruktury lub gruntowną modernizację istniejącej infrastruktury, które mogłoby skutkować znaczącymi udoskonaleniami pozwalającymi na wyeliminowanie ograniczeń powodowanych przez wąskie gardło;

16) „priorytet” oznacza wszelkie priorytetowe korytarze energii elektrycznej, priorytetowe korytarze gazowe lub priorytetowe obszary tematyczne wskazane w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013;

17) „aplikacje telematyczne” oznaczają aplikacje zdefiniowane w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013;

18) „infrastruktura energetyczna” oznacza infrastrukturę zdefiniowaną w rozporządzeniu (UE) 347/2013;

19) „synergia między sektorami” oznacza istnienie podobnych lub wzajemnie się uzupełniających działań prowadzonych w co najmniej dwóch spośród sektorów: transportu, telekomunikacji i energii, które to działania mogą umożliwiać optymalizację kosztów lub wyników dzięki wspólnemu wykorzystaniu zasobów finansowych, technicznych lub ludzkich;

20) „sieć odizolowana” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, zdefiniowane w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013.

Artykuł 3

Cele ogólne

Instrument „Łącząc Europę” umożliwia przygotowanie i realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach transportu, telekomunikacji i energii. W szczególności instrument „Łącząc Europę” wspiera realizację tych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które służą opracowaniu i budowie nowej infrastruktury i usług lub modernizacji istniejącej infrastruktury i usług, w sektorach transportu, telekomunikacji i energii. W sektorze transportu priorytet nadawany jest brakującym połączeniom. Instrument „Łącząc Europę” przyczynia się także do wspierania projektów o europejskiej wartości dodanej i znaczących korzyściach społecznych, które nie otrzymują odpowiedniego finansowania z rynku. Do sektorów transportu, telekomunikacji i energii stosuje się następujące cele ogólne:

a) przyczynianie się, zgodnie ze strategią „Europa 2020”, do inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich uwzględniających oczekiwane przyszłe przepływy ruchu, przynosząc tym samym korzyści dla całej Unii pod względem

▼B

poprawy konkurencyjności na rynku światowym oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach rynku wewnętrznego, a także tworząc otoczenie bardziej sprzyjające inwestycjom prywatnym, publicznym lub publiczno-prywatnym przy połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim wsparciem unijnym w przypadku projektów, które mogłyby skorzystać z takiego połączenia instrumentów, oraz przy odpowiednim wykorzystaniu synergii między sektorami.

Poziom realizacji tego celu ocenia się na podstawie wielkości udziału inwestycji prywatnych, publicznych lub w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności na podstawie wielkości udziału inwestycji prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowanych poprzez instrumenty finansowe w ramach niniejszego rozporządzenia. Szczególny nacisk kładzie się na efektywne wykorzystywanie inwestycji publicznych;

b) umożliwia Unii osiągnięcie do 2020 r. poziomów docelowych w zakresie zrównoważonego rozwoju, w tym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. i zwiększenia efektywności energetycznej o 20 %, a także podniesienia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20 %, co przyczyni się do osiągnięcia średnio- i długoterminowych celów Unii w zakresie dekarbonizacji, przy jednoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.

Artykuł 4

Szczegółowe cele sektorowe

1. Bez uszczerbku dla celów ogólnych określonych w art. 3 instrument „Łącząc Europę” przyczynia się do realizacji szczegółowych celów sektorowych, o których mowa w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu:

2. W sektorze transportu, w ramach instrumentu „Łącząc Europę” wspiera się projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania określone w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, służące realizacji poniższych celów szczegółowo opisanych w art. 4 tego rozporządzenia:

a) usunięcie wąskich gardeł, zwiększenie interoperacyjności kolei, uzupełnienie brakujących połączeń oraz, w szczególności, modernizacja odcinków transgranicznych. Poziom realizacji tego celu mierzony jest na podstawie:

(i) liczby nowych lub zmodernizowanych połączeń transgranicznych;

(ii) liczby kilometrów linii kolejowych dostosowanych do europejskiego standardu nominalnej szerokości torów i wyposażonych w ERTMS;

(iii) liczby usuniętych wąskich gardeł i zapewnionych odcinków o zwiększonej przepustowości na trasach transportowych dla wszystkich rodzajów transportu, które otrzymały finansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”;

(iv) długości sieci śródlądowych dróg wodnych w podziale na kategorie w Unii; oraz

(v) długości sieci kolejowej w Unii, zmodernizowanej zgodnie z wymogami określonymi w art. 39 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

▼B

b) zapewnienie zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie, z myślą o przygotowaniu się na oczekiwane przyszłe przepływy transportowe, jak również o umożliwieniu dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu przez przejście na innowacyjne, niskoemisyjne i energooszczędne technologie transportowe przy zoptymalizowaniu bezpieczeństwa. Poziom realizacji tego celu mierzy się na podstawie:

(i) liczby punktów zaopatrzenia w paliwa alternatywne dla pojazdów wykorzystujących sieć bazową TEN-T do transportu drogowego w Unii;

(ii) liczby portów śródlądowych i morskich sieci bazowej TEN-T wyposażonych w punkty zaopatrzenia w paliwa alternatywne w Unii; oraz

(iii) zmniejszenia liczby ofiar na sieci drogowej w Unii;

c) optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz zwiększenie interoperacyjności usług transportowych, przy zapewnieniu dostępności infrastruktur transportowych. Poziom realizacji tego celu mierzony jest na podstawie:

(i) liczby multimodalnych platform logistycznych, w tym portów śródlądowych i morskich oraz portów lotniczych, połączonych z siecią kolejową;

(ii) liczby zmodernizowanych terminali kolejowo-drogowych, a także liczby zmodernizowanych lub nowych połączeń między portami za pośrednictwem autostrad morskich;

(iii) liczby kilometrów śródlądowych dróg wodnych wyposażonych w RIS; oraz

(iv) poziomu rozprzestrzenienia systemu SESAR, VTMIS i ITS w sektorze drogowym.

Wskaźniki, o których mowa w niniejszym ustępie, nie mają zastosowania do państw członkowskich, które nie mają sieci kolejowej lub śródlądowej sieci dróg wodnych.

Wskaźniki te nie stanowią kryteriów selekcji lub kwalifikowalności działań do wsparcia z instrumentu „Łącząc Europę”.

Orientacyjne wartości procentowe odzwierciedlające udział łącznych zasobów budżetowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a), które mają zostać przydzielone na każdy z trzech szczegółowych celów transportowych, określono w części IV załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Komisja nie może modyfikować tych orientacyjnych wartości procentowych o więcej niż 5 punktów procentowych.

3. W sektorze energii, w ramach instrumentu „Łącząc Europę” wspiera się projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania służące realizacji jednego lub większej liczby poniższych celów:

a) zwiększenie konkurencyjności przez promowanie dalszej integracji rynku wewnętrznego energii oraz transgranicznej interoperacyjności sieci elektroenergetycznych i gazowych. Poziom realizacji tego celu mierzony jest ex post na podstawie:

▼B

(i) liczby projektów faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wewnętrzne ograniczenia;

(ii) zmniejszenia lub eliminacji izolacji energetycznej państw członkowskich;

(iii) odsetka transgranicznego przesyłu energii elektrycznej w stosunku do zainstalowanej zdolności generowania energii elektrycznej w danym państwie członkowskim;

(iv) konwergencji cen na rynku gazu lub energii elektrycznej zainteresowanych państw członkowskich; oraz

(v) odsetka największego zapotrzebowania szczytowego w dwóch zainteresowanych państwach członkowskich objętego połączeniem międzysystemowym w zakresie dwustronnego przepływu gazu;

b) zapewnienie Unii większego bezpieczeństwa dostaw energii.

Poziom realizacji tego celu mierzony jest ex post na podstawie:

(i) liczby projektów umożliwiających dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, kontrahentów dostarczających i tras przesyłowych;

(ii) liczby projektów zwiększających zdolność magazynowania;

(iii) odporności systemu przy uwzględnieniu liczby zakłóceń dostaw i ich trwania;

(iv) wielkości ograniczenia produkcji energii ze źródeł odnawialnych, którego udało się uniknąć;

(v) połączenia rynków izolowanych z bardziej zróżnicowanymi źródłami zaopatrzenia;

(vi) optymalnego wykorzystania elementów infrastruktury energetycznej;

c) przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, między innymi poprzez włączenie energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowej oraz poprzez rozwój inteligentnych sieci energetycznych i sieci przesyłowych dwutlenku węgla.

Poziom realizacji tego celu mierzony jest ex post na podstawie:

(i) wielkości energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsc wytworzenia do dużych centrów jej zużycia i miejsc magazynowania;

(ii) wielkości uniknięcia ograniczenia produkcji energii ze źródeł odnawialnych;

(iii) liczby zrealizowanych projektów inteligentnych sieci, które skorzystały z instrumentu „Łącząc Europę”, oraz spowodowanej przez nie zmiany popytu;

(iv) wielkości emisji dwutlenku węgla niewyemitowanych dzięki projektom korzystającym z instrumentu „Łącząc Europę”.

▼B

Wskaźniki, o których mowa w niniejszym ustępie, służą pomiarowi ex post realizacji celów i nie stanowią kryteriów selekcji lub kwalifikowalności działań do wsparcia z instrumentu „Łącząc Europę".

Warunki kwalifikowalności do unijnej pomocy finansowej dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania określone są w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 347/2013, natomiast kryteria selekcji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania określone są w art. 4 tego rozporządzenia.

4. W sektorze telekomunikacji, w ramach instrumentu „Łącząc Europę" wspiera się działania służące realizacji celów określonych w rozporządzeniu w sprawie wytycznych dla transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej.

Artykuł 5

Budżet

1. Pulę środków finansowych na realizację instrumentu „Łącząc Europę" na lata 2014–2020 ustala się na 33 242 259 000 EUR ([1]) według cen aktualnych. Kwota ta podlega podziałowi w następujący sposób:

a) sektor transportu: 26 250 582 000 EUR, z czego 11 305 500 000 EUR przenosi się z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności;

b) sektor telekomunikacji: 1 141 602 000 EUR;

c) sektor energii: 5 850 075 000 EUR.

Kwoty te pozostają bez uszczerbku dla stosowania mechanizmu elastyczności przewidzianego w rozporządzeniu Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013 ([2]).

2. Pula środków finansowych na realizację instrumentu „Łącząc Europę" obejmuje wydatki dotyczące:

a) działań przyczyniających się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działań wspierających program, przewidzianych w art. 7;

b) działań wspierających program składających się z wydatków w zakresie pomocy technicznej i administracyjnej poniesionych przez Komisję na zarządzanie instrumentem „Łącząc Europę", w tym wydatków niezbędnych do zapewnienia przejścia między instrumentem „Łącząc Europę" a środkami przyjętymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007, w wysokości do 1 % puli środków finansowych; do tego pułapu zalicza się koszty agencji wykonawczej.

([1]) Pula środków finansowych instrumentu „Łącząc Europę" na lata 2014–2020 w cenach stałych z 2011 r. wynosi 29 300 000 000 EUR, rozdzielona w następujący sposób: 23 174 000 000 EUR, w tym 10 000 000 000 EUR na państwa kohezyjne (transport), 5 126 000 000 EUR (energia), 1 000 000 000 EUR (telekomunikacja).

([2]) Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013 z dnia 2 grudnia 2013 ustanawiające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014-2020 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 884).

▼B

3. W następstwie oceny śródokresowej, o której mowa w art. 27 ust. 1, Parlament Europejski i Rada mogą na wniosek Komisji przenosić środki między sektorami transportu, telekomunikacji i energii w ramach przydzielonych kwot zgodnie z ust. 1, z wyjątkiem kwoty 11 305 500 000 EUR przeniesionych z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w sektorze transportu w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności.

4. Roczne środki zatwierdzane są przez Parlament Europejski i Radę w granicach wieloletnich ram finansowych na lata 2014-2020.

ROZDZIAŁ II

Formy finansowania i przepisy finansowe

Artykuł 6

Formy wsparcia finansowego

1. Instrument „Łącząc Europę” jest realizowany za pomocą jednej formy lub większej liczby form pomocy finansowej określonych rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012, w szczególności dotacji, zamówień i instrumentów finansowych.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia, w programach prac, o których mowa w art. 17, ustanawia się formy pomocy finansowej, w szczególności dotacje, zamówienia i instrumenty finansowe.

3. Komisja może powierzyć, z zastrzeżeniem oceny kosztów i korzyści, częściową realizację instrumentu „Łącząc Europę” podmiotom, o których mowa w art. 58 ust. 1 lit. a) i w art. 62 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012, w szczególności agencji wykonawczej, dostosowując to do wymogów instrumentu „Łącząc Europę” w zakresie optymalnego zarządzania i efektywności w odniesieniu do sektorów transportu, telekomunikacji i energii. Komisja może powierzyć także częściową realizację instrumentu „Łącząc Europę” podmiotom, o których mowa w art. 58 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.

Artykuł 7

Kwalifikowalność i warunki pomocy finansowej

1. Jedynie działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr 1315/2013 i (UE) nr 347/2013 oraz rozporządzeniem w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej, a także działania wspierające program, kwalifikują się do otrzymania wsparcia w postaci unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, zamówień i instrumentów finansowych.

2. W sektorze transportu jedynie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 oraz działania wspierające program kwalifikują się do otrzymania wsparcia w postaci unijnej pomocy finansowej w formie zamówień i instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Jedynie poniższe działania kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia:

▼B

a) działania służące realizacji sieci bazowej zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym rozprzestrzenianiu nowych technologii i rozwiązań innowacyjnych zgodnie z art. 33 tego rozporządzenia, oraz projekty i horyzontalne priorytety określone w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia;

b) działania służące realizacji sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w przypadku gdy takie działania przyczyniają się do uzupełnienia brakujących połączeń, ułatwiania transgranicznych przepływów ruchu lub usuwania wąskich gardeł oraz gdy działania te przyczyniają się także do rozwoju sieci bazowej lub łączą wzajemnie korytarze sieci bazowej lub gdy takie działania przyczyniają się do rozmieszczenia ERTMS na głównych trasach kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (UE) nr 913/2010, do pułapu w wysokości 5 % puli środków finansowych na transport, zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia;

c) prace studyjne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania określonych w art. 8 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

d) prace studyjne dotyczące priorytetowych projektów transgranicznych określonych w załączniku III do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE ([1]);

e) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a), d) i e) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

f) działania wdrażające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich, określoną w art. 41 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

g) działania wspierające systemy aplikacji telematycznych zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

h) działania wspierające usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 32 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

i) działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację obecnie używanego taboru, w porozumieniu między innymi z przemysłem kolejowym;

j) działania wspierające program;

k) działania służące realizacji bezpiecznej infrastruktury zgodnie z art. 34 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

l) działania wspierające autostrady morskie zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Działania związane z transportem obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej tylko jeżeli między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a zainteresowanymi państwami trzecimi została zawarta pisemna umowa w sprawie ukończenia odcinka transgranicznego.

([1]) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1).

▼B

3. W sektorze energii wszystkie działania służące realizacji tych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które odnoszą się do korytarzy priorytetowych i obszarów, o których mowa w części II załącznika I do niniejszego rozporządzenia, oraz spełniają warunki określone w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 347/2013, a także działania wspierające program, kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych, zamówień i dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Aby umożliwić najefektywniejsze wykorzystanie budżetu unijnego w celu wzmocnienia efektu mnożnikowego unijnej pomocy finansowej, Komisja zapewnia w pierwszej kolejności pomoc finansową w formie instrumentów finansowych, z zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek oraz przy jednoczesnym przestrzeganiu pułapów dotyczących wykorzystania instrumentów finansowych zgodnie z art. 14 ust. 2 i art. 21 ust. 4.

4. W sektorze telekomunikacji wszystkie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania wspierające program określone w rozporządzeniu w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej oraz spełniające kryteria kwalifikowalności określone zgodnie z tym rozporządzeniem kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia:

a) usługi ogólne, platformy usług podstawowych i działania wspierające program są finansowane za pomocą dotacji lub zamówień;

b) działania w zakresie sieci szerokopasmowych są finansowane za pomocą instrumentów finansowych.

5. Działania charakteryzujące się synergią między sektorami przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania kwalifikujących się na podstawie co najmniej dwóch rozporządzeń, o których mowa w art. 2 ust. 1, kwalifikują się do otrzymania pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia do celów wielosektorowych zaproszeń do składania wniosków, o których mowa w art. 17 ust. 7, tylko jeżeli elementy takiego działania i koszty z nim związane mogą zostać wyraźnie rozdzielone na sektory w rozumieniu ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu.

ROZDZIAŁ III

Dotacje

Artykuł 8

Formy dotacji i koszty kwalifikowalne

1. Dotacje przyznane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą przyjmować jakąkolwiek formę określoną w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012.

Programy prac, o których mowa w art. 17 niniejszego rozporządzenia, określają formy dotacji, które mogą być wykorzystywane do finansowania odnośnych działań.

2. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym wieloletnim i rocznym programie prac mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2014 r.

▼B

3. Kwalifikowalne mogą być jedynie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących terytorium jednego lub większej liczby państw trzecich, w przypadku gdy działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.

4. Koszty urządzeń i infrastruktury traktowane jako wydatki kapitałowe beneficjenta mogą być kwalifikowalne w całości.

5. Kwalifikowalne mogą być wydatki na prace studyjne związane z ochroną środowiska i dostosowaniem się do odpowiednich przepisów prawa unijnego.

6. Wydatki związane z nabyciem gruntów nie są kosztem kwalifikowalnym, z wyjątkiem środków przeniesionych z Funduszu Spójności w sektorze transportu zgodnie z rozporządzeniem ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności.

7. Koszty kwalifikowalne obejmują podatek od wartości dodanej (VAT) zgodnie z art. 126 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012.

W odniesieniu do kwoty 11 305 500 000 EUR przeniesionej z Funduszu Spójności z przeznaczeniem na wydanie w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności, zasadami kwalifikowalności dotyczącymi VAT są zasady mające zastosowanie do Funduszu Spójności, o których mowa w rozporządzeniu ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności.

8. Zasady dotyczące kwalifikowalności kosztów ponoszonych przez beneficjentów stosuje się odpowiednio do kosztów ponoszonych przez instytucje wdrażające.

Artykuł 9

Warunki udziału

1. Wnioski są składane przez jedno państwo członkowskie lub większą ich liczbę lub – w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi – przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bądź podmioty publiczne lub prywatne mające siedzibę w państwach członkowskich.

2. Wnioski mogą być składane przez podmioty, które nie mają osobowości prawnej zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym, pod warunkiem że ich przedstawiciele mają zdolność do zaciągania zobowiązań prawnych w ich imieniu i udzielania gwarancji co do ochrony finansowych interesów Unii równoważnych gwarancjom udzielanym przez osoby prawne.

3. Wnioski osób fizycznych nie kwalifikują się.

▼B

4. W razie konieczności, dla potrzeb realizacji celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz w przypadku gdy udział jest należycie uzasadniony państwa trzecie i podmioty mające siedzibę w państwach trzecich mogą uczestniczyć w działaniach służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

Nie mogą one uzyskać pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezbędne do realizacji celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

5. Wieloletnie i roczne programy prac, o których mowa w art. 17, mogą zawierać dodatkowe, szczegółowe zasady składania wniosków.

Artykuł 10

Stawki finansowania

1. Z wyjątkiem tych przypadków, o których mowa w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012, wnioski wybiera się w drodze zaproszenia do składania wniosków w oparciu o programy prac, o których mowa w art. 17 niniejszego rozporządzenia.

2. W sektorze transportu kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać:

a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne – 50 % kwalifikowalnych kosztów;

b) w odniesieniu do dotacji na roboty:

(i) w odniesieniu do sieci kolejowych i drogowych w przypadku państw członkowskich niemających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego, lub jego części, z siecią odizolowaną bez dalekobieżnego kolejowego transportu towarowego – 20 % kwalifikowalnych kosztów; stawka finansowania może zostać podniesiona do maksimum 30 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł i do 40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi i działań poprawiających interoperacyjność kolei;

(ii) w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych: 20 % kwalifikowalnych kosztów; stawka finansowania może zostać podniesiona do maksimum 40 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł i do maksimum 40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi;

(iii) w odniesieniu do śródlądowego transportu, połączeń z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwoju, w tym połączeń z portami śródlądowymi i morskimi oraz portami lotniczymi, a także rozwoju portów: 20 % kwalifikowalnych kosztów;

(iv) w odniesieniu do działań służących ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację istniejącego taboru: 20 % kwalifikowalnych kosztów, do wysokości połączonego pułapu wynoszącego 1 % zasobów budżetowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a);

▼B

(v) w odniesieniu do lepszego dostępu do infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych: 30 % kwalifikowalnych kosztów robót adaptacyjnych, które nie mogą przekraczać w żadnym wypadku 10 % całkowitych kwalifikowalnych kosztów robót;

(vi) w odniesieniu do działań wspierających nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu – 20 % kwalifikowalnych kosztów;

(vii) w odniesieniu do działań wspierających transgraniczne odcinki dróg – 10 % kwalifikowalnych kosztów;

c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi aplikacji telematycznych:

(i) w odniesieniu do naziemnych elementów ERTMS, systemu SESAR, RIS i VTMIS – 50 % kwalifikowalnych kosztów;

(ii) w odniesieniu do naziemnych elementów ITS dla sektora drogowego – 20 % kwalifikowalnych kosztów;

(iii) w odniesieniu do pokładowych elementów ERTMS – 50 % kwalifikowalnych kosztów;

(iv) w odniesieniu do pokładowych elementów systemu SESAR, RIS, VTMIS i ITS dla sektora drogowego – 20 % kwalifikowalnych kosztów, do wysokości połączonego pułapu wynoszącego 5 % zasobów budżetowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a);

(v) w odniesieniu do działań wspierających rozwój autostrad morskich – 30 % kwalifikowalnych kosztów.

Komisja stworzy warunki sprzyjające rozwojowi projektów obejmujących autostrady morskie z państwami trzecimi;

(vi) w odniesieniu do systemów aplikacji telematycznych, innych niż te wymienione w ppkt (i)–(iv), usług transportu towarowego i bezpiecznych miejsc parkingowych w ramach drogowej sieci bazowej – 20 % kwalifikowalnych kosztów.

3. W sektorze energii wartość unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 50 % kwalifikowalnych kosztów prac studyjnych lub robót. Stawki finansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 75 % dla działań, które w oparciu o dowody, o których mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 347/2013, zapewniają wysoki poziom regionalnego lub ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw, zwiększają poziom solidarności w Unii lub obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.

4. W sektorze telekomunikacji kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać:

a) w odniesieniu do działań w zakresie usług ogólnych – 75 % kwalifikowalnych kosztów;

b) w odniesieniu do działań horyzontalnych, w tym tworzenia map infrastruktury, programów twinningowych i pomocy technicznej – 75 % kwalifikowalnych kosztów.

▼B

Platformy usług podstawowych są zasadniczo finansowane poprzez zamówienia. W wyjątkowych przypadkach mogą być one finansowane za pomocą dotacji pokrywającej do 100 % kwalifikowalnych kosztów, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania.

5. Stawki finansowania mogą zostać podniesione o maksymalnie 10 punktów procentowych w stosunku do wartości procentowych określonych w ust. 2, 3 i 4 w odniesieniu do działań, w których występuje efekt synergii między co najmniej dwoma sektorami objętymi instrumentem „Łącząc Europę". Możliwość podniesienia stawek finansowania nie ma zastosowania do stawek finansowania, o których mowa w art. 11.

6. Kwota pomocy finansowej przydzielanej na wybrane działania jest dostosowywana w oparciu o analizę kosztów i korzyści dla każdego projektu, dostępność unijnych zasobów budżetowych oraz konieczność maksymalnego zwiększenia efektu dźwigni finansowania unijnego.

Artykuł 11

Specjalne zaproszenia do składania wniosków o środki przeniesione z Funduszu Spójności w sektorze transportu

1. W odniesieniu do kwoty 11 305 500 000 EUR przeniesionej z Funduszu Spójności z przeznaczeniem na wydanie wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności, ogłaszane są specjalne zaproszenia dotyczące projektów związanych z realizacją sieci bazowej lub projektów i horyzontalnych priorytetów określonych w części I załącznika I wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności.

2. Przepisy mające zastosowanie do sektora transportu na podstawie niniejszego rozporządzenia stosuje się do takich specjalnych zaproszeń do składania wniosków. Do dnia 31 grudnia 2016 r. wybór projektów kwalifikujących się do finansowania odbywa się z zachowaniem krajowych przydziałów z Funduszu Spójności. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r. środki przekazane na instrument „Łącząc Europę", których nie przewidziano na realizację projektu w dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną przekazane wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Aby wesprzeć państwa członkowskie kwalifikujące się do otrzymania środków z Funduszu Spójności, które mogą doświadczać trudności w opracowaniu projektów o odpowiednim stopniu zaawansowania i o odpowiedniej jakości oraz przynoszących wystarczającą wartość dodaną dla Unii, szczególną uwagę należy zwrócić na działania wspierające program, których celem jest wzmocnienie zdolności instytucjonalnej oraz skuteczności administracji publicznej i usług publicznych związanych z opracowywaniem i realizacją projektów wymienionych w części I załącznika I. Aby zapewnić najwyższą możliwą absorpcję tych przeniesionych środków we wszystkich państwach członkowskich kwalifikujących się do otrzymania środków z Funduszu Spójności, Komisja może organizować dodatkowe zaproszenia do składania wniosków.

4. Kwota 11 305 500 000 EUR przeniesiona z Funduszu Spójności może być wykorzystywana na przyznawanie zasobów budżetowych na instrumenty finansowe na podstawie niniejszego rozporządzenia jedynie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego dnia kwota 11 305 500 000 EUR przeniesiona z Funduszu Spójności może być wykorzystywana na przyznawanie zasobów budżetowych na projekty, w związku z którymi podmioty, którym powierza się zadania, zawarły już umowy.

▼B

5. Niezależnie od art. 10 oraz w odniesieniu do kwoty 11 305 500 000 EUR przeniesionej z Funduszu Spójności z przeznaczeniem na wydanie wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności, maksymalnymi stawkami finansowania są stawki mające zastosowanie do Funduszu Spójności, o których mowa w rozporządzeniu ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, dla następujących działań:

a) działania w odniesieniu do dotacji na prace studyjne;

b) działania w odniesieniu do dotacji na roboty:

(i) koleje i śródlądowe drogi wodne;

(ii) działania wspierające budowę odcinków transgranicznych, a w przypadku państw członkowskich niemających sieci kolejowej – sieć drogową TEN-T;

(iii) działania na rzecz śródlądowego transportu, połączeń z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwoju, w tym połączeń ze śródlądowymi i morskimi portami oraz portami lotniczymi, w tym automatycznych urządzeń do zmiany rozstawu kół, oraz rozwoju portów, w tym potencjału w zakresie łamania pokrywy lodowej, a także punktów wzajemnych połączeń, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń kolejowych, z wyjątkiem przypadków, gdy państwo członkowskie nie ma sieci kolejowej;

c) działania w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi aplikacji telematycznych:

(i) ERTMS, RIS; VTMIS, system SESAR i ITS dla sektora drogowego;

(ii) inne systemy aplikacji telematycznych;

(iii) działania wspierające rozwój autostrad morskich;

d) działania w odniesieniu do dotacji na działania wspierające nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu.

Artykuł 12

Anulowanie, zmniejszenie, zawieszenie i wstrzymanie dotacji

1. Komisja anuluje, z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków, pomoc finansową przyznaną na prace studyjne, których realizacji nie rozpoczęto w ciągu jednego roku od daty rozpoczęcia ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy lub w ciągu dwóch lat od tej daty w przypadku wszystkich innych działań kwalifikujących się do pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia.

▼B

2. Komisja może zawiesić, zmniejszyć, odebrać lub wstrzymać pomoc finansową zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012 lub w wyniku oceny postępów w realizacji projektu, zwłaszcza w przypadku poważnych opóźnień w realizacji działania.

3. Komisja może zażądać całkowitego lub częściowego zwrotu przyznanej pomocy finansowej, jeżeli w terminie dwóch lat od daty zakończenia realizacji ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy realizacja działania korzystającego z pomocy finansowej nie została zakończona.

4. Przed podjęciem którejkolwiek z decyzji przewidzianych w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu Komisja kompleksowo analizuje sprawę w koordynacji z podmiotami, o których mowa w art. 6 ust. 3, oraz konsultuje się z odnośnymi beneficjentami, aby umożliwić im przedstawienie uwag w rozsądnym terminie. Po przeprowadzeniu oceny śródokresowej Komisja powiadamia Parlament Europejski i Radę o wszystkich decyzjach podjętych podczas corocznego zatwierdzania programów prac na podstawie art. 17.

ROZDZIAŁ IV

Zamówienia

Artykuł 13

Zamówienia

1. Procedury zamówień publicznych przeprowadzane przez Komisję lub przez jeden z podmiotów, o których mowa w art. 6 ust. 3, w imieniu własnym lub wspólnie z państwami członkowskimi, mogą:

a) przewidywać szczegółowe warunki, takie jak miejsce wykonywania zleconych zadań, w przypadku, gdy takie warunki są należycie uzasadnione koniecznością realizacji celów działań oraz pod warunkiem, że warunki te nie naruszają unijnych i krajowych zasad regulujących zamówienia publiczne;

b) zezwalać na udzielenie większej liczby zamówień w ramach tej samej procedury („zakupy u wielu dostawców”).

2. W należycie uzasadnionych przypadkach oraz w przypadku gdy wymaga tego realizacja działań, ust. 1 może mieć również zastosowanie do procedur udzielania zamówień przeprowadzanych przez beneficjentów dotacji.

ROZDZIAŁ V

Instrumenty finansowe

Artykuł 14

Rodzaje instrumentów finansowych

1. Instrumenty finansowe określone zgodnie z tytułem VIII rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 mogą być stosowane w celu ułatwienia dostępu do finansowania podmiotom prowadzącym działania

▼B

służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr 1315/2013 i (UE) nr 347/2013 oraz rozporządzeniem w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej, a także realizacji ich celów. Instrumenty finansowe opierają się na ocenach *ex-ante* niedoskonałości rynku lub przypadków charakteryzujących się niewystarczającym poziomem inwestycji oraz potrzeb inwestycyjnych. Główne warunki, zasady i procedury dotyczące każdego instrumentu finansowego określono w części III załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

2. Ogólny wkład z budżetu unijnego w instrumenty finansowe nie może przekraczać 10 % całkowitej puli środków finansowych instrumentu „Łącząc Europę”, o której mowa w art. 5 ust. 1.

3. Wszystkie instrumenty finansowe ustanowione na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007 oraz instrumenty oparte na podziale ryzyka dla obligacji projektowych ustanowione decyzją nr 1639/2006/WE mogą być, w stosownych przypadkach i z zastrzeżeniem uprzedniej oceny, łączone razem z instrumentami stworzonymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Połączenie obligacji projektowych podlega okresowemu sprawozdaniu, które należy sporządzić w drugiej połowie 2013 r., określonemu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 680/2007 i decyzją 1639/2006/WE. Inicjatywa na rzecz obligacji projektowych rozpoczyna się stopniowo w ramach pułapu wynoszącego 230 000 000 EUR w latach 2014 i 2015. Pełna realizacja inicjatywy będzie przedmiotem niezależnej pełnej oceny skali, którą należy dokonać w 2015 r., przewidzianej w rozporządzeniu (WE) nr 680/2007 i decyzji nr 1639/2006/WE. Na podstawie tej oceny i przy uwzględnieniu wszystkich opcji Komisja rozważa zaproponowanie odpowiednich zmian regulacyjnych, w tym również zmian ustawodawczych, zwłaszcza jeżeli przewidywane przyjęcie przez rynek nie spełnia oczekiwań lub jeżeli pojawią się wystarczające alternatywne źródła długoterminowego finansowania dłużnego.

4. Wykorzystywane mogą być następujące instrumenty finansowe:

a) instrumenty kapitałowe, takie jak fundusze inwestycyjne zapewniające kapitał ryzyka dla działań służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;

b) pożyczki lub gwarancje ułatwiane poprzez instrumenty oparte na podziale ryzyka, w tym mechanizm wspierający jakość kredytową obligacji projektowych, wspierające indywidualne projekty lub portfele projektów, wyemitowane przez instytucję finansową na jej własne zasoby z wkładem finansowym Unii w zasilenie lub przydział kapitału.

Artykuł 15

Warunki przyznawania pomocy finansowej w postaci instrumentów finansowych

1. Działania wspierane za pomocą instrumentów finansowych są wybierane na podstawie stopnia zaawansowania projektu i służą dywersyfikacji sektorowej zgodnie z art. 3 i 4, a także równowadze geograficznej w państwach członkowskich. Działania te:

▼B

a) stanowią europejską wartość dodaną;

b) przyczyniają się do osiągnięcia celów strategii „Europa 2020”;

c) przynoszą efekt dźwigni w odniesieniu do wsparcia unijnego, tj. służą uruchomieniu globalnej inwestycji przekraczającej wielkość wkładu Unii zgodnie z wcześniej określonymi wskaźnikami.

2. Unia, każde państwo członkowskie oraz pozostali inwestorzy mogą zapewnić dodatkową pomoc finansową w odniesieniu do środków uzyskanych dzięki instrumentom finansowym, pod warunkiem że Komisja wyrazi zgodę na wszelkie zmiany kryteriów kwalifikowalności działań lub strategii inwestycyjnej instrumentu, która może okazać się konieczna do wniesienia dodatkowego wkładu.

3. Instrumenty finansowe służą zwiększeniu efektu mnożnikowego unijnych wydatków poprzez przyciągnięcie dodatkowych zasobów ze strony prywatnych inwestorów. Mogą one generować zyski na akceptowalnym poziome, aby sprostać oczekiwaniom pozostałych partnerów lub inwestorów, mając jednocześnie na celu zachowanie wartości aktywów przekazanych z budżetu unijnego.

4. Instrumenty finansowe w ramach niniejszego rozporządzenia mogą być łączone z dotacjami finansowanymi z budżetu unijnego.

5. Komisja może ustanawiać dodatkowe warunki w programach prac, o których mowa w art. 17, zgodnie ze szczególnymi potrzebami sektorów transportu, telekomunikacji i energii.

Artykuł 16

Działania w państwach trzecich

Działania w państwach trzecich mogą być wspierane za pomocą instrumentów finansowych, jeżeli działania te są konieczne do realizacji projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

ROZDZIAŁ VI

Programowanie, realizacja i kontrola

Artykuł 17

Wieloletnie lub roczne programy prac

1. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, wieloletnie i roczne programy prac dla każdego z sektorów: transportu, telekomunikacji i energii. Komisja może także przyjąć wieloletnie i roczne programy prac obejmujące więcej niż jeden sektor. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

2. Komisja dokonuje przeglądu wieloletnich programów prac przynajmniej w połowie okresu. W razie konieczności poddaje przeglądowi wieloletni program prac w drodze aktu wykonawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

▼B

3. Komisja przyjmuje wieloletnie programy prac w sektorze transportu w odniesieniu do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wymienionych w części I załącznika I.

Pula środków finansowych mieści się w przedziale 80–85 % zasobów budżetowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a).

Projekty wyszczególnione w części I załącznika I nie są wiążące dla państw członkowskich w odniesieniu do ich decyzji dotyczących programowania. Decyzja o realizacji tych projektów należy do kompetencji państw członkowskich i zależy od zdolności publicznego finansowania oraz od ich społeczno-ekonomicznej wykonalności zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

4. Komisja przyjmuje roczne programy prac w sektorach transportu, telekomunikacji i energii w odniesieniu do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania nieujętych w wieloletnich programach prac.

5. Komisja, przyjmując wieloletnie i sektorowe roczne programy prac, ustanawia kryteria selekcji i udzielania zamówień zgodne z celami i priorytetami określonymi w art. 3 i 4 niniejszego rozporządzenia oraz w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 i (UE) nr 347/2013 lub w rozporządzeniu w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej. Przy określaniu kryteriów udzielania zamówień Komisja uwzględnia ogólne wytyczne określone w części V załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

6. W sektorze energii w pierwszych dwóch rocznych programach prac na zasadzie priorytetu rozważa się projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i powiązane działania służące zakończeniu izolacji energetycznej i wyeliminowaniu wąskich gardeł w energetyce, zmierzając w kierunku urzeczywistnienia rynku wewnętrznego energii.

7. Programy prac podlegają koordynacji w celu wykorzystania synergii między sektorami transportu, energii i telekomunikacji, w szczególności w takich obszarach jak inteligentne sieci energetyczne, mobilność elektryczna, inteligentne i zrównoważone systemy transportowe, wspólne prawa dostępu lub łączenie elementów infrastruktury. Komisja organizuje co najmniej jedno wielosektorowe zaproszenie do składania wniosków w odniesieniu do działań kwalifikujących się na podstawie art. 7 ust. 5 z wykorzystaniem środków finansowych przydzielonych poszczególnym sektorom proporcjonalnie do względnego udziału każdego sektora w kwalifikowalnych kosztach działań wybranych do finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

Artykuł 18

Przyznawanie pomocy finansowej Unii

1. Każdorazowo po zaproszeniu do składania wniosków na podstawie wieloletnich lub rocznych programów prac, o których mowa w art. 17, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25, podejmuje decyzję w sprawie kwoty pomocy finansowej, która zostanie przyznana wybranym projektom lub ich częściom. Komisja określa warunki i metody realizacji projektów.

▼B

2. Komisja informuje beneficjentów i zainteresowane państwa członkowskie o każdej przyznanej pomocy finansowej.

Artykuł 19

Transze roczne

Komisja może podzielić zobowiązania budżetowe na transze roczne. W takim wypadku przeznacza poszczególne transze roczne, uwzględniając postęp prac nad realizacją działań otrzymujących pomoc finansową, ich przewidywane potrzeby oraz dostępność zasobów budżetowych.

Komisja informuje beneficjentów dotacji, zainteresowane państwa członkowskie i, w stosownych przypadkach w odniesieniu do instrumentów finansowych, zainteresowane instytucje finansowe o orientacyjnym harmonogramie zobowiązań dotyczących poszczególnych transz rocznych.

Artykuł 20

Przeniesienie środków na kolejny rok

Środki, które nie zostały wykorzystane do końca roku budżetowego, na który zostały zapisane, zostają przeniesione zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

Artykuł 21

Akty delegowane

1. Z zastrzeżeniem zgody zainteresowanego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) przewidzianej w art. 172 akapit drugi TFUE, Komisja jest upoważniona do przyjmowania zgodnie z art. 26 niniejszego rozporządzenia aktów delegowanych dotyczących zmiany części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia w celu uwzględnienia zmieniających się priorytetów dotyczących finansowania w sieciach transeuropejskich oraz zmian odnoszących się do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. Przy zmianie części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia Komisja zapewnia, aby:

a) projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 mogły zostać zrealizowane w całości lub częściowo w wieloletnich ramach finansowych na lata 2014–2020;

b) zmiany były zgodne z kryteriami kwalifikowalności określonymi w art. 7 niniejszego rozporządzenia;

c) w odniesieniu do części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia – wszystkie odcinki obejmowały projekty infrastrukturalne, których realizacja będzie wymagała ich zawarcia w wieloletnim programie prac na mocy art. 17 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, bez zmiany przebiegu korytarzy sieci bazowej.

▼B

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany głównych warunków, zasad i procedur określonych w części III załącznika I do niniejszego rozporządzenia regulujących wkład Unii w poszczególne instrumenty finansowe ustanowione w ramach dotyczących długu lub ramach dotyczących kapitału określonych w części III załącznika I do niniejszego rozporządzenia zgodnie z wynikami sprawozdania okresowego i pełnej niezależnej oceny fazy pilotażowej inicjatywy na rzecz obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020" ustanowionej na mocy decyzji nr 1639/2006/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 680/2007, oraz w celu uwzględnienia zmieniających się warunków rynkowych z myślą o zoptymalizowaniu ich projektowania i wdrożeniu instrumentów finansowych w ramach niniejszego rozporządzenia.

Przy zmianie części III załącznika I do niniejszego rozporządzenia w przypadkach przewidzianych w akapicie pierwszym Komisja zapewnia w każdej chwili, aby:

a) zmiany były wprowadzane zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012, w tym z oceną ex ante, o której mowa w jego art. 140 ust. 2 lit. f); oraz

b) zmiany były ograniczone do:

(i) zmiany progu podporządkowanego finansowania dłużnego, o którym mowa w pkt I.1 lit. a) i I.1 lit. b) części III załącznika I do niniejszego rozporządzenia, tak aby dążyć do dywersyfikacji sektorowej i równowagi geograficznej w państwach członkowskich zgodnie z art. 15;

(ii) zmiany progu uprzywilejowanego finansowania dłużnego, o którym mowa w pkt I.1 lit. a) części III załącznika I do niniejszego rozporządzenia, tak aby dążyć do dywersyfikacji sektorowej i równowagi geograficznej w państwach członkowskich zgodnie z art. 15;

(iii) łączenia z innymi źródłami finansowania, o czym mowa w pkt I.3 i II.3 części III załącznika I;

(iv) wyboru podmiotów, którym powierza się zadania, o czym mowa w pkt I.4 i II.4 części III załącznika I; oraz

(v) ustalania cen, podziału ryzyka i dochodów, o czym mowa w pkt I.6 i II.6 części III załącznika I.

3. W sektorze transportu oraz w ramach ogólnych wytycznych określonych w art. 3 i szczegółowych celów sektorowych, o których mowa w art. 4 ust. 2, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 określających szczegółowo priorytety w zakresie finansowania, które mają być odzwierciedlone w programach prac, o których mowa w art. 17, na okres obowiązywania instrumentu „Łącząc Europę" w odniesieniu do działań kwalifikujących się na mocy art. 7 ust. 2. Komisja przyjmie akt delegowany do dnia 22 grudnia 2014 r.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 26 aktów delegowanych w celu podniesienia pułapu określonego w art. 14 ust. 2 do 20 %, pod warunkiem spełnienia następujących warunków:

▼B

(i) pozytywnej oceny fazy pilotażowej inicjatywy w zakresie obligacji projektowych przeprowadzonej w 2015 r.; oraz

(ii) upowszechnienie się instrumentów finansowych przekroczy 8 % pod względem zobowiązań umownych w zakresie projektów.

5. W przypadku gdy konieczne okaże się zmodyfikowanie przydziału na dany szczegółowy cel transportowy o więcej niż 5 punktów procentowych, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 26 aktów delegowanych w celu zmiany orientacyjnych wartości procentowych określonych w części IV załącznika I.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 26 aktów delegowanych w celu zmiany wykazu ogólnych wytycznych w części V załącznika I, które mają być uwzględniane przy ustalaniu kryteriów udzielania zamówień, aby odzwierciedlić ocenę śródokresową niniejszego rozporządzenia lub wnioski wyciągnięte z jego wykonania. Dokonuje się tego w sposób zgodny z odpowiednimi wytycznymi sektorowymi.

Artykuł 22

Obowiązki beneficjentów i państw członkowskich

W ramach swoich odpowiednich kompetencji oraz bez uszczerbku dla obowiązków spoczywających na beneficjentach zgodnie z warunkami dotyczącymi dotacji, beneficjenci i państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, którym przyznano unijną pomoc finansową na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Państwa członkowskie prowadzą monitoring techniczny i kontrolę finansową działań w ścisłej współpracy z Komisją oraz poświadczają, że wydatki poniesione w odniesieniu do projektów lub ich części zostały wypłacone i że wypłata ta była zgodna z odnośnymi przepisami. Państwa członkowskie mogą domagać się udziału Komisji w kontrolach i inspekcjach przeprowadzanych na miejscu.

Państwa członkowskie co roku informują Komisję, w stosownych przypadkach poprzez interaktywne systemy informacji geograficznej i technicznej, o postępach w realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz inwestycjach poczynionych w tym celu, z uwzględnieniem wielkości wsparcia przeznaczonego na realizację celów dotyczących zmiany klimatu. Na tej podstawie Komisja podaje do wiadomości publicznej i corocznie aktualizuje informacje na temat poszczególnych projektów realizowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

Artykuł 23

Zgodność z politykami Unii i prawem unijnym

Na podstawie niniejszego rozporządzenia finansuje się jedynie działania zgodne z prawem unijnym i odpowiadające celom odpowiednich polityk Unii.

▼B

Artykuł 24

Ochrona interesów finansowych Unii

1. Komisja przyjmuje odpowiednie środki w celu zapewnienia, w trakcie realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ochrony interesów finansowych Unii poprzez stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i innym bezprawnym działaniom, poprzez skuteczne kontrole oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, poprzez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych oraz, w stosownych przypadkach, poprzez skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje administracyjne i finansowe.

2. Komisja lub jej przedstawiciele oraz Trybunał Obrachunkowy mają uprawnienia do audytu, na podstawie dokumentacji i na miejscu, dotyczącego działań wszystkich beneficjentów dotacji, instytucji wdrażających, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymali środki unijne na podstawie niniejszego rozporządzenia.

3. Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) może przeprowadzać dochodzenia, w tym kontrole i inspekcje na miejscu, zgodnie z przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 883/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) i w rozporządzeniu Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 ([2]), w celu ustalenia, czy wystąpiło nadużycie finansowe, korupcja lub jakiekolwiek inne bezprawne działanie mające wpływ na interesy finansowe Unii w związku z umową o udzielenie dotacji, decyzją o udzieleniu dotacji lub zamówieniem finansowanym na podstawie niniejszego rozporządzenia.

4. Bez uszczerbku dla ust. 1, 2 i 3, umowy o współpracy z państwami trzecimi i z organizacjami międzynarodowymi, kontrakty, umowy o udzielenie dotacji i decyzje o udzieleniu dotacji oraz zamówienia wynikające z wykonania niniejszego rozporządzenia zawierają postanowienia wyraźnie upoważniające Komisję, Trybunał Obrachunkowy i OLAF do prowadzenia takich audytów i dochodzeń, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami.

TYTUŁ II

PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 25

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet Koordynujący instrumentu „Łącząc Europę”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999 (Dz.U. L 248 z 18.9.2013, s. 1).

([2]) Rozporządzenie Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2).

▼B

3. Komitet zapewnia horyzontalny przegląd programów prac, o których mowa w art. 17, aby zapewnić ich spójność, oraz rozpoznanie, wykorzystanie i ocenę synergii między sektorami transportu, telekomunikacji i energii. Dąży w szczególności do skoordynowania programów prac, aby umożliwić wielosektorowe zaproszenia do składania wniosków.

Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 31 grudnia 2020 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 21, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 21 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 27

Ocena

1. Nie później niż w dniu 31 grudnia 2017 r. Komisja, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi i beneficjentami, przygotuje sprawozdanie z oceny, które ma zostać przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, na temat realizacji celów wszystkich środków (na poziomie wyników i skutków), skuteczności wykorzystania zasobów i europejskiej wartości dodanej instrumentu „Łącząc Europę”, w celu podjęcia decyzji o odnowieniu, zmianie lub zawieszeniu środków. W ocenie uwzględnia się także kwestie uproszczenia, wewnętrznej i zewnętrznej spójności środków, dalszego znaczenia wszystkich celów, a także ich wkładu w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, w tym ich wpływu na spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną. Sprawozdanie z oceny zawiera ocenę uzyskanych przez Komisję korzyści skali na poziomie finansowym, technicznym i ludzkim w ramach zarządzania instrumentem „Łącząc Europę” oraz, w stosownych przypadkach, na podstawie całkowitej liczby projektów zrealizowanych z wykorzystaniem synergii między sektorami. Sprawozdanie z oceny obejmuje także analizę sposobów zwiększenia efektywności instrumentów finansowych. W sprawozdaniu uwzględnia się również wyniki oceny długoterminowych skutków poprzednich środków.

▼B

2. Instrument „Łącząc Europę” uwzględnia niezależną pełną ocenę inicjatywy na rzecz obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020”, która zostanie przeprowadzona w 2015 r. Na podstawie tej oceny Komisja i państwa członkowskie oceniają znaczenie inicjatywy na rzecz obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020”, a także jej skuteczność w zwiększaniu wartości inwestycji w projekty o znaczeniu priorytetowym i poprawie efektywności wydatków Unii.

3. Komisja przeprowadza ocenę *ex post* w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i beneficjentami. W ramach oceny *ex post* poddaje się analizie efektywność i skuteczność instrumentu „Łącząc Europę” oraz jego wpływ na spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną, jak również jego wkład w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, a także skalę i wyniki wsparcia zastosowanego w celu realizacji celów dotyczących zmiany klimatu.

4. W ocenach uwzględnia się postępy osiągnięte w odniesieniu do wskaźników skuteczności działania określonych w art. 3 i 4.

5. Komisja przekazuje wnioski z tych ocen Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

6. Komisja i państwa członkowskie, wspierane przez innych ewentualnych beneficjentów, mogą przystąpić do oceny metod realizacji projektów oraz skutków ich wdrożenia, aby oszacować, czy zostały osiągnięte zakładane cele, w tym także cele w zakresie środowiska.

7. Komisja może zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego w związku z projektem będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania o przedstawienie szczegółowej oceny działań i powiązanych projektów finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia lub, w stosownych przypadkach, o przekazanie jej informacji i zapewnienie pomocy niezbędnej do przeprowadzenia oceny takich projektów.

Artykuł 28

Informacja, komunikacja i promocja

1. Beneficjenci oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane państwa członkowskie, zapewniają, aby pomocy przyznanej na podstawie niniejszego rozporządzenia towarzyszyła odpowiednia promocja i przejrzystość w celu poinformowania opinii publicznej o roli Unii w realizacji projektów.

2. Komisja prowadzi działania informacyjne i komunikacyjne dotyczące projektów i wyników instrumentu „Łącząc Europę”. Środki przeznaczone na działania informacyjne na podstawie art. 5 ust. 2 służą także komunikacji instytucjonalnej w zakresie priorytetów politycznych Unii, o ile są one powiązane z celami ogólnymi, o których mowa w art. 3.

▼B

Artykuł 29

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 913/2010

W rozporządzeniu (UE) nr 913/2010 wprowadza się następujące zmiany:

Załącznik do rozporządzenia (UE) nr 913/2010 zostaje zastąpiony tekstem załącznika II do niniejszego rozporządzenia. W związku z tym zmienione kolejowe korytarze towarowe nadal podlegają przepisom rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

Artykuł 30

Przepisy przejściowe

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontynuację lub zmianę, w tym całkowite lub częściowe anulowanie, odnośnych projektów, aż do ich zamknięcia, bądź pomocy finansowej udzielonej przez Komisję na podstawie rozporządzeń (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, lub jakichkolwiek innych przepisów mających zastosowanie do tej pomocy w dniu 31 grudnia 2013 r., które nadal stosuje się do odnośnych działań aż do ich zamknięcia.

Artykuł 31

Uchylenie

Bez uszczerbku dla art. 30 niniejszego rozporządzenia, rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 tracą moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2014 r.

Artykuł 32

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2014 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ I

WYKAZ WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANYCH PROJEKTÓW ZWIĄZANYCH Z SIECIĄ BAZOWĄ W SEKTORZE TRANSPORTU

1. **Priorytety horyzontalne**

Innowacyjne zarządzanie i usługi	Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – system SESAR
Innowacyjne zarządzanie i usługi	Systemy aplikacji telematycznych dla dróg, kolei, śródlądowych dróg wodnych i statków (ITS, ERTMS, RIS i VTMIS)
Innowacyjne zarządzanie i usługi	Porty morskie, autostrady morskie i porty lotnicze sieci bazowej, bezpieczna infrastruktura
Nowe technologie i innowacje	Nowe technologie i innowacje zgodnie z art. 33 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013

2. **Korytarze sieci bazowej**

Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie

PRZEBIEG:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa

Katowice – Żylina – Bratysława – Wiedeń

Wiedeń – Graz – Villach – Udine – Triest

Udine – Wenecja – Padwa – Bolonia – Rawenna

Graz – Maribor – Lublana – Koper/Triest

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Gdynia – Katowice	kolejowy	roboty
Gdynia, Gdańsk	porty	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Warszawa – Katowice	kolejowy	roboty
Wrocław – Poznań – Szczecin/Świnoujście	kolejowy	roboty
Świnoujście, Szczecin	port	wzajemne połączenia między portami
Bielsko Biała – Żylina	drogowy	roboty
Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń oraz Katowice – Żylina – Bratysława – Wiedeń	kolejowy	roboty, zwłaszcza odcinków transgranicznych PL–CZ, CZ–AT, PL–SK i SK–AT, linii Brno–Przerów; (dalszy) rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń kolej – porty lotnicze

▼B

Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Udine – Wenecja – Rawenna	kolejowy	częściowa budowa nowych linii (tunel bazowy Semmering i linia kolejowa Koralm), modernizacja linii kolejowej; roboty w toku; (dalszy) rozwój platform multimodalnych; modernizacja istniejącej linii dwutorowej między Udine–Cervignano a Triestem
Graz – Maribor – Pragersko	kolejowy	prace studyjne i roboty związane z drugim torem
Triest, Wenecja, Rawenna, Koper	porty	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych

Morze Północne – Morze Bałtyckie

PRZEBIEG:

Helsinki – Tallinn – Ryga

Windawa – Ryga

Ryga – Kowno

Kłajpeda – Kowno – Wilno

Kowno – Warszawa

granica BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Brunszwik – Hanower

Hanower – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hanower – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpia

Hanower – Kolonia – Antwerpia

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Helsinki – Tallinn	porty, autostrady morskie	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych i ich wzajemnych połączeń, potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej, autostrady morskie
Tallinn – Ryga – Kowno – Warszawa	kolejowy	(szczegółowe) prace studyjne dla nowej, w pełni interoperacyjnej linii o szerokości toru UIC; roboty związane z nową linią rozpoczną się przed 2020 r.; modernizacja i nowa linia na terytorium PL; wzajemne połączenia kolej – porty lotnicze/porty, terminale kolejowo-drogowe, autostrady morskie
Windawa – Ryga	kolejowy	modernizacja, wzajemne połączenia między portami, autostrady morskie
Kłajpeda – Kowno	kolejowy	modernizacja, wzajemne połączenia między portami, autostrady morskie
Kowno – Wilno	kolejowy	modernizacja, wzajemne połączenia portów lotniczych, terminale kolejowo-drogowe

▼B

korytarz Via Baltica	drogowy	roboty na odcinkach transgranicznych (EE, LV, LT, PL)
granica BY – Warszawa – Poznań – granica DE	kolejowy	roboty na istniejącej linii, prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
granica PL – Berlin – Hanower – Amsterdam/ Rotterdam	kolejowy	prace studyjne i modernizacja kilku odcinków (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hanower – Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Brema	kolejowy	prace studyjne i roboty
Berlin – Magdeburg – Hanower, Mittellandkanal, kanały zachodnioniemieckie, Ren, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, roboty służące poprawie żeglowności i modernizacja śródlądowych dróg wodnych i śluz
śluzy Amsterdamu i Amsterdam - Rijnkanaal	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne nad śluzami w toku; port: wzajemne połączenia (prace studyjne i roboty, w tym modernizacja śluzy Beatrix)

Morze Śródziemne

PRZEBIEG:

Algeciras – Bobadilla – Madryt – Saragossa – Tarragona

Sewilla – Bobadilla – Murcja

Kartagena – Murcja – Walencja – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marsylia/Lyon – Turyn – Novara – Mediolan – Werona – Padwa – Wenecja – Rawenna/Triest/Koper – Lublana – Budapeszt

Lublana/Rijeka – Zagrzeb – Budapeszt – granica UA

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Algeciras – Madryt	kolejowy	prace studyjne w toku, roboty mają ruszyć przed 2015 r. i mają zostać zakończone w 2020 r.
Sewilla – Antequera – Granada – Almería – Kartagena – Murcja – Alicante – Walencja	kolejowy	prace studyjne i roboty
Madryt – Saragossa – Barcelona	kolejowy	modernizacja istniejących linii (szerokość torów, bocznice, platformy)
Walencja – Tarragona – Barcelona	kolejowy	budowa między 2014 r. a 2020 r.
Barcelona	port	wzajemne połączenia kolejowe z portem i portem lotniczym
Barcelona – Perpignan	kolejowy	odcinek transgraniczny, roboty w toku, nowa linia ma powstać do 2015 r., modernizacja istniejącej linii (szerokość torów, bocznice, platformy)
Perpignan – Montpellier	kolejowy	obwodnica kolejowa Nîmes – Montpellier ma być gotowa w 2017 r., Montpellier – Perpignan – w 2020 r.

▼B

Lyon	kolejowy	rozładowanie wąskich gardeł w Lyonie: prace studyjne i roboty
Lyon – Awinion – Marsylia	kolejowy	modernizacja
Lyon – Turyn	kolejowy	odcinek transgraniczny, roboty w zakresie tunelu bazowego; prace studyjne i roboty w zakresie dróg dostępu
Mediolan – Brescia	kolejowy	częściowa modernizacja, częściowo nowa linia dużych prędkości
Brescia – Wenecja – Triest	kolejowy	roboty mają rozpocząć się przed 2014 r. na kilku odcinkach w synergii z działaniami modernizacyjnymi podjętymi na nakładających się odcinkach w korytarzu Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie
Mediolan – Cremona – Mantua – Porto Levante / Wenecja – Rawenna/Triest	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty
Cremona, Mantua, Wenecja, Rawenna, Triest	porty śródlądowe	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Triest – Divača	kolejowy	prace studyjne i częściowa modernizacja w toku; odcinek transgraniczny ma być zrealizowany po 2020 r.
Koper – Divača – Lublana – Pragersko	kolejowy	prace studyjne i modernizacja / częściowo nowa linia
Rijeka – Zagrzeb – Budapeszt	kolejowy	prace studyjne i roboty (w tym budowa nowego toru i drugiego toru między Rijeką a granicą HU)
Rijeka	port	modernizacja i rozwój infrastruktury, rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń
Lublana – Zagrzeb	kolejowy	prace studyjne i roboty
węzeł Lublana	kolejowy	węzeł kolejowy Lublana, w tym platforma multimodalna; wzajemne połączenie kolejowe z portem lotniczym
Pragersko – Zalalövö	kolejowy	odcinek transgraniczny: prace studyjne, roboty mają rozpocząć się przed 2020 r.
Lendava – Letenye	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego
Boba – Székesfehérvár	kolejowy	modernizacja
Budapeszt – Miszkolc – granica UA	kolejowy	modernizacja
Vásárosnamény – granica UA	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego

Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego

PRZEBIEG:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Drezno

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Drezno

▼B

Drezno – Uście nad Łabą – Mielnik/Praga – Kolin

Kolin – Pardubice – Brno – Wiedeń/Bratysława – Budapeszt – Arad – Timişoara – Krajowa – Calafat – Widin – Sofia

Sofia – Płowdiw – Burgas

Płowdiw – granica TR

Sofia – Saloniki – Ateny – Pireus – Limassol – Nikozja

Ateny – Patras/Igumenitsa

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Drezno – Praga	kolejowy	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Praga	kolejowy	modernizacja, obwodnica towarowa; wzajemne połączenie kolejowe z portem lotniczym
Hamburg – Drezno – Praga – Pardubice	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, roboty służące poprawie żeglowności Łaby i Wełtawy i roboty modernizacyjne
śluzy Děčín	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne
Praga – Brno – Brzecław	kolejowy	modernizacja, w tym węzeł kolejowy Brno i platforma multimodalna
Brzecław – Bratysława	kolejowy	odcinek transgraniczny, modernizacja
Bratysława – Hegyeshalom	kolejowy	odcinek transgraniczny, modernizacja
Mosonmagyaróvár – granica SK	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego
Tata – Biatorbágy	kolejowy	modernizacja
Budapeszt – Arad – Timişoara – Calafat	kolejowy	modernizacja na Węgrzech prawie zakończona, w Rumunii w toku
Widin – Sofia – Burgas / granica TR Sofia – Saloniki – Ateny/ Pireus	kolejowy	prace studyjne i roboty na odcinku Widin – Sofia – Saloniki – Ateny; modernizacja odcinka Sofia – Burgas/granica TR
Widin – Krajowa	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego
Saloniki, Igumenitsa	port	modernizacja i rozwój infrastruktury, wzajemne połączenia multimodalne
Ateny/Pireus/Heraklion – Limassol	porty, autostrady morskie	przepustowość portu i wzajemne połączenia multimodalne
Limassol – Nikozja	porty, platformy multimodalne	modernizacja wzajemnego połączenia modalnego, w tym południowa obwodnica Nikozji, prace studyjne i roboty, systemy zarządzania ruchem
Nikozja – Larnaka	platformy multimodalne	wzajemne połączenia multimodalne i systemy aplikacji telematycznych

▼B

Patras	port	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Ateny – Patras	kolejowy	prace studyjne i roboty, wzajemne połączenia między portami

Skandynawia – Morze Śródziemne

PRZEBIEG:

granica RU – Hamina Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Sztokholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – Kopenhaga – Kolding/Lubeka – Hamburg – Hanower

Brema – Hanower – Norymberga

Rostock – Berlin – Lipsk – Monachium

Norymberga – Monachium – Innsbruck – Werona – Bolonia – Ankona/Florencja

Livorno/La Spezia – Florencja – Rzym – Neapol – Bari – Tarent – Valletta

Neapol – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Hamina Kotka – Helsinki	port, kolejowy	wzajemne połączenia między portami, modernizacja linii kolejowej, potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej
Helsinki	kolejowy	wzajemne połączenie kolejowe z portem lotniczym
granica RU – Helsinki	kolejowy	roboty w toku
Helsinki – Turku	kolejowy	modernizacja
Turku/Naantali – Sztokholm	porty, autostrady morskie	wzajemne połączenia między portami, potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej
Sztokholm – Malmö (trójkąt nordycki)	kolejowy	roboty w toku na określonych odcinkach
Trelleborg – Malmö – Göteborg – granica NO	kolejowy, porty, autostrady morskie	roboty, platformy multimodalne i połączenia ze strefami przylegającymi do portu
Fehmarn	kolejowy	prace studyjne w toku, roboty budowlane dotyczące stałego połączenia Bełt Fehmarn mają się rozpocząć w 2015 r.
Kopenhaga – Hamburg przez Fehmarn: trasy dojazdowe	kolejowy	trasy dojazdowe w DK mają zostać ukończone do 2020 r., trasy dojazdowe w DE mają zostać ukończone w dwóch etapach: elektryfikacja jednego toru z dokończeniem stałego połączenia, a siedem lat później dwa tory
Rostock	porty, autostrady morskie	wzajemne połączenia między portami a koleją; niskoemisyjne promy; potencjał w zakresie łamania lodu
Rostock – Berlin – Norymberga	kolejowy	prace studyjne i modernizacja
Hamburg/Brema – Hanower	kolejowy	prace studyjne w toku

▼B

Halle – Lipsk – Norymberga	kolejowy	roboty w toku, mają zostać zakończone do 2017 r.
Monachium – Wörgl	kolejowy	dojazd do tunelu bazowego Brenner i odcinek transgraniczny: prace studyjne
tunel bazowy Brenner	kolejowy	prace studyjne i roboty
Fortezza – Werona	kolejowy	prace studyjne i roboty
Neapol – Bari	kolejowy	prace studyjne i roboty
Neapol – Reggio di Calabria	kolejowy	modernizacja
Werona – Bolonia	kolejowy	modernizacja w toku
Ankona, Neapol, Bari, La Spezia, Livorno	porty	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Mesyna – Katania – Augusta/ Palermo	kolejowy	modernizacja (pozostałych odcinków)
Palermo/Tarent – Valletta/ Marsaxlokk	porty, autostrady morskie	wzajemne połączenia między portami
Valletta – Marsaxlokk	port, port lotniczy	modernizacja wzajemnych połączeń modalnych, w tym Marsaxlokk-Luqa-Valletta
Bolonia – Ankona	kolejowy	modernizacja

Ren – Alpy

PRZEBIEG:

Genua – Mediolan – Lugano – Bazylea

Genua – Novara – Brig – Berno – Bazylea – Karlsruhe – Mannheim – Moguncja – Koblencja – Kolonia

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

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Kolonia – Liège – Bruksela – Gandawa

Liège – Antwerpia – Gandawa – Zeebrugge

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Genua	port	wzajemne połączenia między portami
Genua – Mediolan/Novara – granica CH	kolejowy	prace studyjne; roboty rozpoczną się przed 2020 r.
Bazylea – Antwerpia/ Rotterdam – Amsterdam	śródlądowe drogi wodne	roboty służące poprawie żeglowności
Karlsruhe – Bazylea	kolejowy	roboty w toku
Frankfurt – Mannheim	kolejowy	prace studyjne w toku
Liège	kolejowy	wzajemne połączenie kolejowe z portem i portem lotniczym
Rotterdam – Zevenaar	kolejowy	prace studyjne, modernizacja

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	kolejowy	roboty w toku
Zeebrugge – Gandawa – Antwerpia – granica DE	kolejowy	modernizacja

Atlantyk

PRZEBIEG:

Algeciras – Bobadilla – Madryt

Sines/Lizbona – Madryt – Valladolid

Lizbona – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paryż – Hawr/Metz – Mannheim/Strasburg

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

kolej dużych prędkości Sines/Lizbona – Madryt	kolej, porty	prace studyjne i roboty w toku, modernizacja wzajemnego połączenia modalnego portów Sines/Lizbona
kolej dużych prędkości Porto – Lizbona	kolejowy	prace studyjne w toku
połączenie kolejowe Aveiro – Salamanka – Medina del Campo	kolejowy	odcinek transgraniczny: roboty w toku
połączenie kolejowe Bergara – Donostia-San Sebastián – Bajonna	kolejowy	zakończenie spodziewane w ES do 2016 r., we FR do 2020 r.
Bajonna – Bordeaux	kolejowy	konsultacje społeczne w toku
Bordeaux – Tours	kolejowy	roboty w toku
Paryż	kolejowy	południowa obwodnica dużych prędkości
Baudrecourt – Mannheim	kolejowy	modernizacja
Baudrecourt – Strasburg	kolejowy	roboty w toku, mają zostać zakończone do 2016 r.
Hawr – Paryż	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Hawr – Paryż	kolejowy	prace studyjne, modernizacja
Hawr	port, kolejowy	prace studyjne i roboty dotyczące przepustowości portu, autostrady morskie i wzajemne połączenia

Morze Północne – Morze Śródziemne

PRZEBIEG:

Belfast – Dublin – Cork

Glasgow/Edynburg – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/Londyn /Southampton

Londyn – Lille – Bruksela

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpia – Bruksela – Luksemburg

Luksemburg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marsylia

Luksemburg – Metz – Strasburg – Bazylea

Antwerpia/Zeebrugge – Gandawa – Dunkierka/Lille – Paryż

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Cork – Dublin – Belfast	kolejowy	prace studyjne i roboty; połączenia z DART (Dublin)
Belfast	port, połączenia multimodalne	modernizacja
Glasgow – Edynburg	kolejowy	modernizacja
Manchester – Liverpool	kolejowy	modernizacja i elektryfikacja, w tym Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	kolejowy	modernizacja linii towarowej
Dublin, Cork, Southampton	port, kolejowy	prace studyjne i roboty dotyczące przepustowości portu, autostrady morskie i wzajemne połączenia
Dunkierka	port	dalszy rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń
Calais – Paryż	kolejowy	wstępne prace studyjne
Bruksela	kolejowy	prace studyjne i roboty (połączenie północ-południe dla linii konwencjonalnych i dużych prędkości)
Felixstowe – Midlands	kolej, port, platformy multimodalne	modernizacja linii kolejowej, połączenia między portami i platformami multimodalnymi
Moza, w tym Maaswerken	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Kanał Alberta / Kanał Bocholt-Herentals	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
korytarz Ren-Skalda: śluzy Volkerak i Kreekrak, Krammer i Hansweert	śródlądowe drogi wodne	śluzy: prace studyjne w toku
Terneuzen	morski	śluzy: prace studyjne w toku; roboty
Terneuzen – Gandawa	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja
Zeebrugge	port	śluzy: prace studyjne, połączenia wzajemne (prace studyjne i roboty)
Antwerpia	morski, port, kolejowy	śluzy: prace studyjne w toku; port: połączenia wzajemne (w tym drugie połączenie kolejowe z portem Antwerpii)
Rotterdam – Antwerpia	kolejowy	modernizacja kolejowej linii towarowej

▼B

Kanał Seine Nord; Sekwana – Skalda	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty; modernizacja, w tym połączeń transgranicznych i multimodalnych
Dunkierka – Lille	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne w toku
Antwerpia, Bruksela, Charleroi	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
modernizacja dróg wodnych w Walonii	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja, połączenia intermodalne
Bruksela – Luksemburg – Strasburg	kolejowy	roboty w toku
Antwerpia – Namur – granica LUX – granica FR	kolejowy	modernizacja kolejowej linii towarowej
Strasburg – Miluza – Bazylea	kolejowy	modernizacja
połączenia kolejowe Luksemburg – Dijon – Lyon (TGV Ren – Rodan)	kolejowy	prace studyjne i roboty
Lyon	kolejowy	wschodnia obwodnica: prace studyjne i roboty
Kanał Saona – Mozela/Ren	śródlądowe drogi wodne	wstępne prace studyjne w toku
Rodan	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Port Marsylia – Fos	port	połączenia wzajemne i terminale multimodalne
Lyon – Awinion – Port Marsylia – Fos	kolejowy	modernizacja

Ren – Dunaj

PRZEBIEG:

Strasburg – Stuttgart – Monachium – Wels/Linz

Strasburg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Norymberga – Ratyzbona – Pasawa – Wels/Linz

Monachium/Norymberga – Praga – Ostrawa/Przerów – Żylina – Koszyce – granica UA

Wels/Linz – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt – Vukovar

Wiedeń/Bratysława – Budapeszt – Arad – Braszów/Krajowa – Bukareszt – Konstanca – Sulina

WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

połączenie kolejowe Strasburg – Kehl Appenweier	kolejowy	roboty dotyczące połączenia z Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – Monachium	kolejowy	prace studyjne i roboty w toku
Ostrawa/Przerów – Żylina – Koszyce – granica UA	kolejowy	modernizacja, platformy multimodalne

▼B

Zlín – Żylina	drogowy	drogowy odcinek transgraniczny
Monachium – Praga	kolejowy	prace studyjne i roboty
Norymberga – Praga	kolejowy	prace studyjne i roboty
Monachium – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	kolejowy	prace studyjne i roboty w toku
Salzburg – Wels	kolejowy	prace studyjne
Norymberga – Ratyzbona – Pasawa – Wels	kolejowy	prace studyjne i roboty
połączenie kolejowe Wels – Wiedeń	kolejowy	planowane zakończenie do 2017 r.
Wiedeń – Bratysława / Wiedeń – Budapeszt / Bratysława – Budapeszt	kolejowy	prace studyjne nad kolejami dużych prędkości (w tym dostosowanie połączeń między tymi trzema miastami)
Budapeszt – Arad	kolejowy	prace studyjne dotyczące sieci kolei dużych prędkości między Budapesztem i Aradem
Komárom – Komárno	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty nad mostem granicznym
Arad – Braszów – Bukareszt – Konstanca	kolejowy	modernizacja określonych odcinków; prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Men – Kanał Men-Dunaj	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty na kilku odcinkach i wąskich gardłach; porty śródlądowe: wzajemne połączenia multimodalne z koleją
Slavonski Brod	port	prace studyjne i roboty
Giurgiu, Gałacz	port	dalszy rozwój platform multimodalnych i połączeń ze strefami przylegającymi do portów: prace studyjne i roboty
Dunaj (Kehlheim – Konstanca/Midia/Sulina)	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty na kilku odcinkach i wąskich gardłach; porty śródlądowe: wzajemne połączenia multimodalne
Sawa	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty dotyczące kilku odcinków i wąskich gardeł (w tym transgranicznego mostu)
Bukareszt – kanał dunajski	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty
Konstanca	porty, autostrady morskie	połączenia z portem, autostrady morskie (w tym usługi w zakresie łamania lodu)
Krajowa – Bukareszt	kolejowy	prace studyjne i roboty

3. **Pozostałe odcinki sieci bazowej**

Sofia – granica z FYROM	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Sofia – granica z Serbią	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Timişoara – granica z Serbią	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Wrocław – Praga	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	transgraniczny	drogowy	roboty
Brno – granica AT	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Budapeszt – Zwoleń	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Budapeszt – granica SRB	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
korytarz botnicki: Luleå – Oulu	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne i roboty
Jassy – granica MD	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne i roboty w toku
Suczawa – granica UA	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne i roboty
projekty priorytetowe określone w załączniku III do decyzji nr 661/2010/UE (Praga – Linz, nowa kolej wysokiej przepustowości: centralna trasa transpirenejska, „Żelazny Ren” (Rheidt – Antwerpia))	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Târgu Neamț – Ungheni	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Mariampol – Kibarty (granica LT/RU)	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Wilno – granica LT/BY	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Janina – Kakavia (granica EL/AL)	transgraniczny	drogowy	prace studyjne
Kleidi – Polikastro – Evzoni (granica EL/FYROM)	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Seres – Promachonas – granica EL/BG	transgraniczny	drogowy	roboty w toku
Aleksandropolis – Kipi granica EL/TR	transgraniczny	drogowy	prace studyjne i roboty
Dubrownik – granica HR/ME	transgraniczny	drogowy	roboty
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	transgraniczny	kolejowy	roboty
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	wąskie gardło	kolejowy, autostrady morskie	roboty w toku (w tym porty i platformy multimodalne)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne
linia kolejowa Egnatia	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne w toku
Sundsvall – Umeå – Luleå	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne i roboty
Zagrzeb – granica SR	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne i roboty
A Coruña – Madryt (usługa przewozu pasażerskiego dużych prędkości)	wąskie gardło	kolejowy	roboty w toku

▼B

Sztokholm – Gävle – Sundsvall	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty
Mjölby – Hallsberg – Gävle	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty
Zatoka Botnicka – Kiruna – granica NO	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty
Milford Haven – Swansea – Cardiff	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
połączenie kolejowe z Shannon Foynes – Limerick Junction	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne
kolej dużych prędkości 2	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty nad linią dużych prędkości Londyn – Midlands
granica UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Drezno	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty
Ryga – granica RU/BY	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Wilno – granica BY	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja, wzajemne połączenie z portem lotniczym
Kibarty – Kowno	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Tallinn – Tartu – Koidula – granica RU	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Marsylia – Tulon – Nicea – Ventimiglia – Genua	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Bordeaux – Tuluza	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Helsinki – Oulu	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja odcinków
Bilbao – Pampeluna – Saragossa – Sagunt	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty
Brunsbüttel – Kilonia (kanał kiloński)	pozostała sieć bazowa	śródlądowe drogi wodne	optymalizacja statusu żeglowności
Cardiff – Bristol – Londyn	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja, w tym Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suczawa – Paşcani – Jassy	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty
Bukareszt – Buzău	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja i remont infrastruktury kolejowej oraz połączeń ze strefami przylegającymi
Zagłębie Ruhry – Münster – Osnabrück – Hamburg	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja odcinka Münster – Lünen (linia kolejowa dwutorowa)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty
Ploeszti – Suczawa	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne
Heraklion	pozostała sieć bazowa	port lotniczy, połączone infrastruktura/ systemy transportowe	prace studyjne i roboty budowlane, modernizacja i rozwój infrastruktury, wzajemne połączenia multimodalne
Huelva – Sewilla	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty w toku
Fredericia – Frederikshavn	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja, w tym elektryfikacja
Barcelona – Walencja – Livorno	pozostała sieć bazowa	autostrady morskie	modernizacja

CZĘŚĆ II

WYKAZ PRIORYTETOWYCH KORYTARZY I OBSZARÓW INFRASTRUKTURY W SEKTORZE ENERGII

1. **Priorytetowe korytarze energii elektrycznej**

1) Północnomorska sieć przesyłowa morskiej energii wiatrowej („NSOG”): rozwój zintegrowanej morskiej sieci elektroenergetycznej i związanych z nią połączeń międzysystemowych na Morzu Północnym, Morzu Irlandzkim, Kanale La Manche, Morzu Bałtyckim i na wodach sąsiadujących; mają one służyć do przesyłu energii elektrycznej z morskich odnawialnych źródeł energii do ośrodków poboru i magazynowania oraz do zwiększenia transgranicznej wymiany energii elektrycznej.

   Zainteresowane państwa członkowskie: Belgia, Dania, Francja, Irlandia, Luksemburg, Niderlandy, Niemcy, Szwecja, Zjednoczone Królestwo.

2) Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla energii elektrycznej w Europie Zachodniej („NSI West Electricity”): połączenia międzysystemowe między państwami członkowskimi regionu oraz z obszarem Morza Śródziemnego, w tym również na Półwyspie Iberyjskim, mające w szczególności integrować energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii i poprawiać wewnętrzną infrastrukturę sieciową w celu stymulowania integracji rynku w regionie.

   Zainteresowane państwa członkowskie: Austria, Belgia, Francja, Hiszpania, Irlandia, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Niemcy, Portugalia, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

3) Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla energii elektrycznej w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Południowo-Wschodniej („NSI East Electricity”): połączenia międzysystemowe i linie wewnętrzne na kierunkach północ-południe i wschód-zachód mające zapewnić urzeczywistnienie rynku wewnętrznego i integrację energii wytwarzanej ze źródeł odnawialnych.

   Zainteresowane państwa członkowskie: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Republika Czeska, Grecja, Niemcy, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy.

4) Plan działania w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich („BEMIP Electricity”): połączenia międzysystemowe między państwami regionu bałtyckiego i poprawa infrastruktury sieci wewnętrznej, odpowiednio, w celu zakończenia izolacji państw bałtyckich i wsparcia integracji rynkowej między innymi dzięki działaniom na rzecz integracji energii wytwarzanej ze źródeł odnawialnych w tym regionie.

   Zainteresowane państwa członkowskie: Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Szwecja.

▼B

2. **Priorytetowe korytarze gazowe**

1) Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla gazu w Europie Zachodniej („NSI West Gas”): infrastruktura gazowa dla przepływów gazu na kierunku Północ-Południe w Europie Zachodniej mająca bardziej zdywersyfikować trasy dostaw i zwiększyć możliwość dostaw krótkoterminowych.

Zainteresowane państwa członkowskie: Belgia, Dania, Francja, Hiszpania, Irlandia, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Niemcy, Portugalia, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

2) Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla gazu w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Południowo-Wschodniej („NSI East Gas”): infrastruktura gazowa regionalnych połączeń między regionem Morza Bałtyckiego, Morza Adriatyckiego i Morza Egejskiego, wschodnią częścią regionu Morza Śródziemnego oraz Morzem Czarnym, a także wewnątrz tych regionów, mające również zwiększać dywersyfikację i bezpieczeństwo dostaw gazu.

Zainteresowane państwa członkowskie: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Republika Czeska, Grecja, Niemcy, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy.

3) Południowy korytarz gazowy („SGC”): infrastruktura przesyłu gazu z regionu Morza Kaspijskiego, Azji Środkowej, Bliskiego Wschodu i wschodniego regionu Morza Śródziemnego do Unii w celu wzmocnienia dywersyfikacji dostaw gazu.

Zainteresowane państwa członkowskie: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Cypr, Francja, Grecja, Niemcy, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy.

4) Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku gazu państw bałtyckich („BEMIP Gas”): infrastruktura gazowa mająca zakończyć odizolowanie trzech państw bałtyckich i Finlandii oraz ich zależność od jednego dostawcy, odpowiednio poprawić wewnętrzną infrastrukturę sieciową oraz zwiększyć dywersyfikację i bezpieczeństwo dostaw w regionie Morza Bałtyckiego.

Zainteresowane państwa członkowskie: Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Szwecja.

3. **Priorytetowe obszary tematyczne**

1) Rozprzestrzenienie inteligentnych sieci przesyłowych: przyjęcie technologii inteligentnych sieci w całej Unii w celu skutecznej integracji zachowań i działań wszystkich użytkowników podłączonych do sieci elektroenergetycznej, w szczególności wytwarzania dużych ilości energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub rozproszonych i reakcji strony popytowej.

Zainteresowane państwa członkowskie: wszystkie.

2) Autostrady elektroenergetyczne: pierwsze autostrady elektroenergetyczne do 2020 r. w ramach budowy systemu autostrad elektroenergetycznych w całej Unii mogące:

a) zagospodarować stale zwiększającą się nadwyżkę produkcji energii wiatrowej na Morzu Północnym i Bałtyckim oraz wokół nich, a także zwiększającą się produkcję energii ze źródeł odnawialnych na wschodzie i południu Europy oraz w północnej Afryce;

b) połączyć te nowe ośrodki produkcji z dużymi obiektami magazynowania w krajach skandynawskich, Alpach i innych regionach z ośrodkami o wysokim zużyciu; oraz

c) stawić czoła coraz bardziej zmiennej i zdecentralizowanej podaży energii elektrycznej oraz elastycznemu popytowi na nią.

Zainteresowane państwa członkowskie: wszystkie.

▼B

3) Transgraniczna sieć dwutlenku węgla: stworzenie infrastruktury transportu dwutlenku węgla między państwami członkowskimi i z sąsiadującymi państwami trzecimi w ramach rozprzestrzeniania wychwytywania i składowania dwutlenku węgla.

Zainteresowane państwa członkowskie: wszystkie.

CZĘŚĆ III

WARUNKI, ZASADY I PROCEDURY DOTYCZĄCE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

Cel i uzasadnienie

Celem instrumentów finansowych w ramach instrumentu „Łącząc Europę" jest ułatwienie dostępu do finansowania projektów i przedsiębiorstw w odniesieniu do projektów infrastrukturalnych przez wykorzystanie finansowania Unii jako dźwigni.

Instrumenty finansowe pomagają finansować projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania o wyraźniej europejskiej wartości dodanej i ułatwiają większe zaangażowanie sektora prywatnego w długoterminowe finansowanie takich projektów w sektorach transportu, telekomunikacji i energii, w tym sieci szerokopasmowych.

Instrumenty finansowe służą projektom o średnio- do długoterminowych potrzebach w zakresie finansowania i przynoszą większe korzyści pod względem wpływu na rynek, efektywności administracyjnej i wykorzystania zasobów.

Zainteresowanym stronom w obszarze infrastruktury, takim jak podmioty finansujące, organy publiczne, zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa budowlane i operatorzy, zapewniają spójny, ukierunkowany na rynek zbiór narzędzi w zakresie unijnej pomocy finansowej.

Instrumenty finansowe składają się z

a) instrumentu dotyczącego pożyczek i gwarancji ułatwianych przez instrumenty oparte na podziale ryzyka, w tym mechanizmy wspierające kredytowanie obligacji projektowych („instrument dłużny"); oraz

b) instrumentu dotyczącego kapitału („instrument kapitałowy"),

które pomagają pokonać ograniczenia rynkowe przez poprawę finansowania lub profili ryzyka inwestycji infrastrukturalnych. To z kolei zwiększy dostęp firm i innych beneficjentów do pożyczek, gwarancji, kapitału i innych form finansowania ze źródeł prywatnych.

Przed zakończeniem opracowywania instrumentów dłużnych i kapitałowych Komisja przeprowadzi ocenę ex ante zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012. W stosownych przypadkach do oceny tej przyczynią się oceny istniejących, porównywalnych instrumentów finansowych.

I. **Instrument dłużny**

1. *Przepisy ogólne*

Celem instrumentu dłużnego jest przyczynienie się do pokonania niedociągnięć europejskich rynków kapitału dłużnego przez zaoferowanie podziału ryzyka w odniesieniu do finansowania dłużnego. Finansowanie dłużne jest zapewniane przez podmioty, którym powierza się zadania, lub dedykowane instrumenty inwestycyjne w formie długu uprzywilejowanego i podporządkowanego lub gwarancji.

▼B

Instrument dłużny składa się z instrumentu opartego na podziale ryzyka dotyczącego pożyczek i gwarancji oraz z inicjatywy na rzecz obligacji projektowych. Promotorzy projektów mogą ponadto starać się o finansowanie kapitałem na podstawie instrumentu kapitałowego.

a) Instrument oparty na podziale ryzyka dotyczący pożyczek i gwarancji

Instrument oparty na podziale ryzyka dotyczący pożyczek i gwarancji ma stworzyć dodatkową zdolność w zakresie ryzyka u podmiotów, którym powierza się zadania. Pozwoli to podmiotom, którym powierza się zadania, na zapewnienie skonsolidowanego i nieskonsolidowanego podporządkowanego i uprzywilejowanego długu na rzecz projektów i przedsiębiorstw, aby ułatwić dostęp promotorów do kredytów bankowych. Jeżeli finansowanie dłużne jest podporządkowane, sytuuje się ono za długiem uprzywilejowanym, ale przed kapitałem i powiązanym finansowaniem związanym z kapitałem.

Finansowanie nieskonsolidowanym długiem podporządkowanym nie może przekraczać 30 % całkowitej kwoty wyemitowanego długu uprzywilejowanego.

Finansowanie długiem uprzywilejowanym na podstawie instrumentu dłużnego nie może przekraczać 50 % całkowitej kwoty łącznego finansowania długiem uprzywilejowanym zapewnionym przez podmiot, któremu powierza się zadania, lub przez dedykowany instrument inwestycyjny.

b) Inicjatywa na rzecz obligacji projektowych

Instrument oparty na podziale ryzyka dotyczący obligacji projektowych służy finansowaniu długiem podporządkowanym, aby ułatwić przedsiębiorstwom odpowiedzialnym za projekt finansowanie za pomocą zaciągnięcia długu uprzywilejowanego w formie obligacji. Celem tego instrumentu wspierającego kredytowanie jest pomoc w uzyskaniu przez dług uprzywilejowany ratingu kredytowego na poziomie inwestycyjnym.

Sytuuje się za długiem uprzywilejowanym, ale przed kapitałem i finansowaniem związanym z kapitałem.

Finansowanie długiem podporządkowanym nie może przekraczać 30 % całkowitej kwoty wyemitowanego długu uprzywilejowanego.

2. *Parametry finansowe i dźwignia*

Parametry podziału ryzyka i dochodu ustala się tak, aby można było osiągnąć określone cele polityczne, łącznie z ukierunkowaniem na określone kategorie projektów, przy jednoczesnym utrzymaniu zorientowanego na rynek podejścia instrumentu dłużnego.

Szacuje się, że oczekiwana dźwignia instrumentu dłużnego – określona jako łączne finansowanie (tzn. wkład unijny plus wkłady pozyskane z innych źródeł finansowych) podzielone przez wkład unijny – będzie zawierać się w przedziale od 6 do 15 w zależności od rodzaju operacji (poziom ryzyka, docelowi beneficjenci oraz dane finansowanie dłużne).

3. *Łączenie z innymi źródłami finansowania*

Finansowanie instrumentem dłużnym może być łączone z innymi wyodrębnionymi wkładami budżetowymi wymienionymi poniżej – z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 i odpowiedniej podstawy prawnej:

a) pozostałe części instrumentu „Łącząc Europę”;

b) inne instrumenty, programy i linie budżetowe w budżecie Unii;

c) państwa członkowskie, w tym organy regionalne i lokalne, które chcą przeznaczyć zasoby własne lub zasoby dostępne z funduszy w ramach polityki spójności, bez zmiany charakteru instrumentu.

▼B

4. *Realizacja*

Podmioty, którym powierza się zadania

Podmioty, którym powierza się zadania, są wybierane zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

Realizacja w trybie zarządzania pośredniego może przyjąć formę bezpośrednich mandatów dla podmiotów, którym powierza się zadania. W odniesieniu do instrumentów objętych bezpośrednimi mandatami (tj. w trybie zarządzania pośredniego) podmioty, którym powierza się zadania, zarządzają wkładem unijnym w instrument dłużny i są partnerami w zakresie podziału ryzyka.

Ponadto można przewidzieć stworzenie dedykowanych instrumentów inwestycyjnych, aby umożliwić łączenie wkładów od wielu inwestorów. Wkład unijny może być podporządkowany względem wkładu innych inwestorów.

Projekt i realizacja

Projekt jest dostosowany do zawartych w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012 przepisów ogólnych dotyczących instrumentów finansowych.

Szczegółowe warunki i zasady realizacji instrumentu dłużnego, w tym dotyczące monitorowania i kontroli, określane są w porozumieniu między Komisją a odpowiednim podmiotem, któremu powierza się zadania, przy uwzględnieniu przepisów zawartych w niniejszym załączniku i rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012.

Rachunek powierniczy

Podmiot, któremu powierza się zadania, tworzy rachunek powierniczy, na którym przechowywane są wkład unijny i dochody wynikające z wkładu unijnego.

5. *Wykorzystanie wkładu unijnego*

Wkład unijny jest przeznaczony na:

a) zabezpieczenie ryzyka;

b) pokrycie uzgodnionych opłat i kosztów związanych z ustanowieniem instrumentu dłużnego i zarządzaniem nim, w tym jego oceną, i z działaniami wspierającymi; te opłaty i koszty określa się zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012 i praktyką rynkową. Opłaty administracyjne i oparte na wynikach, wpłacane podmiotowi, któremu powierza się zadania, nie mogą przekraczać, odpowiednio, 2 % i 3 % wkładu unijnego efektywnie wykorzystanego na poszczególne operacje, na podstawie opartej na kosztach metody uzgodnionej przez Komisję i podmioty, którym powierza się zadania;

c) bezpośrednio powiązane działania wspierające.

6. *Ustalanie cen, podział ryzyka i dochodów*

Instrumenty dłużne mają cenę, którą należy obciążyć beneficjenta, zgodnie z odpowiednimi przepisami i kryteriami dotyczącymi podmiotów, którym powierza się zadania, lub dedykowanych instrumentów inwestycyjnych oraz zgodnie z najlepszymi praktykami rynkowymi.

Jeżeli chodzi o bezpośrednie mandaty dla podmiotów, którym powierza się zadania, model podziału ryzyka jest odzwierciedlony w odpowiednim podziale między Unię a podmiot, któremu powierza się zadania, marży ryzyka, którą ten podmiot obciąża swoich kredytobiorców.

Jeżeli chodzi o dedykowane instrumenty inwestycyjne, model podziału ryzyka jest odzwierciedlony w odpowiednim podziale między Unię a innych inwestorów marży ryzyka, którą dedykowany instrument inwestycyjny obciąża swoich kredytobiorców.

▼B

Niezależnie od wybranego modelu podziału ryzyka podmiot, któremu powierza się zadania, zawsze ponosi część określonego ryzyka i zawsze odpowiada za pełną transzę ryzyka rezydualnego.

Maksymalne ryzyko ponoszone przez budżet unijny nie może przekraczać 50 % ryzyka docelowego portfela długu w ramach instrumentu dłużnego. Maksymalny pułap podejmowania ryzyka wynoszący 50 % ma zastosowanie do docelowej wielkości dedykowanych instrumentów inwestycyjnych.

7. *Procedura składania wniosków i zatwierdzania*

Wnioski są kierowane, odpowiednio, do podmiotu, któremu powierza się zadania, lub dedykowanego instrumentu inwestycyjnego, zgodnie z ich standardowymi procedurami składania wniosków. Podmioty, którym powierza się zadania, i dedykowane instrumenty inwestycyjne zatwierdzają projekty zgodnie ze swoimi wewnętrznymi procedurami.

8. *Czas trwania instrumentu dłużnego*

Ostatnia transza wkładu unijnego w instrument dłużny zostanie przyznana przez Komisję do dnia 31 grudnia 2020 r. Rzeczywiste zatwierdzenie finansowania dłużnego przez podmioty, którym powierza się zadania, lub dedykowane instrumenty inwestycyjne zostanie sfinalizowane do dnia 31 grudnia 2022 r.

9. *Wygaśnięcie*

Wkład unijny przydzielony na instrument dłużny jest zwracany na odpowiedni rachunek powierniczy, gdy finansowanie dłużne wygaśnie lub zostanie spłacone. Na rachunku powierniczym utrzymywane są odpowiednie środki finansowe na pokrycie opłat lub ryzyka związanych z instrumentem dłużnym do czasu ich wygaśnięcia.

10. *Sprawozdawczość*

Metody składania sprawozdań na temat realizacji instrumentu dłużnego są uzgadniane przez Komisję i podmiot, któremu powierza się zadania, w porozumieniu i zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

Ponadto Komisja, przy wsparciu podmiotów, którym powierza się zadania, składa co roku do 2023 r. sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat realizacji, panujących rynkowych warunków wykorzystania instrumentu, zaktualizowanych projektów i rezerwy projektów, w tym informacji dotyczących projektów na różnych etapach procedury, przy poszanowaniu poufności i szczególnie chronionych informacji rynkowych, zgodnie z art. 140 ust. 8 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.

11. *Monitorowanie, kontrola i ocena*

Komisja monitoruje realizację instrumentu dłużnego, w tym w stosownych przypadkach przez kontrole na miejscu, oraz przeprowadza inspekcje i kontrole zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

12. *Działania wspierające*

Realizację instrumentu dłużnego może wspierać zestaw środków towarzyszących. Mogą one obejmować, między innymi, pomoc techniczną i finansową; środki podnoszenia poziomu świadomości podmiotów wnoszących kapitał oraz metody przyciągania inwestorów prywatnych.

Na wniosek Komisji Europejskiej lub zainteresowanych państw członkowskich Europejski Bank Inwestycyjny udziela pomocy technicznej, w tym w zakresie finansowego strukturyzowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w tym tych, które realizują korytarze sieci bazowej wymienione w części I. Taka pomoc techniczna obejmuje także wsparcie dla administracji, aby rozwinąć odpowiednie zdolności instytucjonalne.

▼B

II. **Instrument kapitałowy**

1. *Przepisy ogólne*

Celem instrumentu kapitałowego jest przyczynienie się do pokonania niedociągnięć europejskich rynków kapitałowych przez zapewnienie inwestycji kapitałowych i quasi-kapitałowych.

Maksymalne kwoty wkładu unijnego są ograniczone w sposób następujący:

— 33 % docelowej wielkości funduszu kapitałowego; lub

— poziom współinwestycji Unii w danym projekcie nie może przekraczać 30 % całkowitego kapitału danego przedsiębiorstwa.

Promotorzy projektów mogą ponadto starać się o finansowanie dłużne na podstawie instrumentu dłużnego.

2. *Parametry finansowe i dźwignia*

Parametry inwestycyjne ustala się tak, aby można było osiągnąć określone cele polityczne, łącznie z ukierunkowaniem na określone kategorie projektów infrastrukturalnych, przy jednoczesnym utrzymaniu zorientowanego na rynek podejścia tego instrumentu.

Szacuje się, że oczekiwana dźwignia instrumentu kapitałowego – określona jako łączne finansowanie (tj. wkład unijny plus wszystkie wkłady pozyskane od innych inwestorów) podzielone przez wkład unijny – będzie zawierać się w przedziale od 5 do 10 w zależności od uwarunkowań rynkowych.

3. *Łączenie z innymi źródłami finansowania*

Finansowanie instrumentem kapitałowym może być łączone z innymi wyodrębnionymi wkładami budżetowymi wymienionymi poniżej – z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012i odpowiedniej podstawy prawnej:

a) pozostałe części instrumentu „Łącząc Europę”;

b) inne instrumenty, programy i linie budżetowe w budżecie unijnym; oraz

c) państwa członkowskie, w tym organy regionalne i lokalne, które chcą przeznaczyć zasoby własne lub zasoby dostępne z funduszy w ramach polityki spójności, bez zmiany charakteru instrumentu.

4. *Realizacja*

Podmioty, którym powierza się zadania

Podmioty, którym powierza się zadania, są wybierane zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

Realizacja w trybie zarządzania pośredniego może przyjąć formę bezpośrednich mandatów dla podmiotów, którym powierza się zadania. W odniesieniu do instrumentów objętych bezpośrednimi mandatami (tj. w trybie zarządzania pośredniego) podmioty, którym powierza się zadania, zarządzają wkładem unijnym w instrument kapitałowy.

Ponadto można przewidzieć stworzenie dedykowanych instrumentów inwestycyjnych, aby umożliwić łączenie wkładów od wielu inwestorów. Wkład unijny może być podporządkowany względem wkładu innych inwestorów.

▼B

W należycie uzasadnionych przypadkach, aby osiągnąć określone cele polityczne, wkład unijny w określony projekt może być przekazany przez podmiot, któremu powierza się zadania, na zasadzie współinwestycji.

Projekt i realizacja

Projekt jest dostosowany do zawartych w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012 przepisów ogólnych dotyczących instrumentów finansowych.

Szczegółowe warunki i zasady realizacji instrumentu kapitałowego, w tym dotyczące monitorowania i kontroli, określane są w porozumieniu między Komisją a odpowiednim podmiotem, któremu powierza się zadania, przy uwzględnieniu przepisów zawartych w niniejszym załączniku i rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 966/2012.

Rachunek powierniczy

Podmiot, któremu powierza się zadania, tworzy rachunek powierniczy, na którym przechowywane są wkład unijny i dochody wynikające z wkładu unijnego.

5. *Wykorzystanie wkładu unijnego*

Wkład unijny jest przeznaczony na:

a) udziały kapitałowe;

b) pokrycie uzgodnionych opłat i kosztów związanych z ustanowieniem instrumentu kapitałowego i zarządzaniem nim, w tym jego oceną; te opłaty i koszty określa się zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012 i praktyką rynkową; oraz

c) bezpośrednio powiązane działania wspierające.

6. *Ustalanie cen, podział ryzyka i dochodów*

Wynagrodzenie kapitału obejmuje zwyczajowe elementy zwrotu przyznawane inwestorom kapitału i zależy od wydajności odnośnych inwestycji.

7. *Procedura składania wniosków i zatwierdzania*

Wnioski są kierowane, odpowiednio, do podmiotu, któremu powierza się zadania, lub dedykowanego instrumentu inwestycyjnego, zgodnie z ich standardowymi procedurami składania wniosków. Podmioty, którym powierza się zadania, i dedykowane instrumenty inwestycyjne zatwierdzają projekty zgodnie ze swoimi wewnętrznymi procedurami.

8. *Czas trwania instrumentu kapitałowego*

Ostatnia transza wkładu unijnego w instrument kapitałowy zostanie przyznana przez Komisję do dnia 31 grudnia 2020 r. Rzeczywiste zatwierdzenie inwestycji kapitałowych przez podmioty, którym powierza się zadania, lub dedykowane instrumenty inwestycyjne zostanie sfinalizowane do dnia 31 grudnia 2022 r.

9. *Wygaśnięcie*

Wkład unijny przydzielony na instrument kapitałowy jest zwracany na odpowiedni rachunek powierniczy, gdy nastąpi wyjście z inwestycji lub też gdy stanie się ona w inny sposób zapadalna. Na rachunku powierniczym utrzymywane są odpowiednie środki finansowe na pokrycie opłat lub ryzyka związanych z instrumentem kapitałowym do czasu jego wygaśnięcia.

10. *Sprawozdawczość*

Metody corocznego składania sprawozdań na temat realizacji instrumentu kapitałowego są uzgadniane przez Komisję i podmiot, któremu powierza się zadania, w porozumieniu i zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

▼B

Ponadto Komisja, przy wsparciu podmiotów, którym powierza się zadania, do 2023 r. składa co roku sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat realizacji, zgodnie z art. 140 ust. 8 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.

11. *Monitorowanie, kontrola i ocena*

Komisja monitoruje realizację instrumentu dłużnego, w tym w stosownych przypadkach przez kontrole na miejscu, oraz przeprowadza inspekcje i kontrole zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012.

12. *Działania wspierające*

Realizację instrumentu kapitałowego może wspierać zestaw środków towarzyszących. Mogą one obejmować, między innymi, pomoc techniczną i finansową; środki podnoszenia poziomu świadomości podmiotów wnoszących kapitał oraz metody przyciągania inwestorów prywatnych.

CZĘŚĆ IV

ORIENTACYJNE WARTOŚCI PROCENTOWE DOTYCZĄCE SZCZEGÓŁOWYCH CELÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU

Zasoby budżetowe, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a), z wyłączeniem środków przydzielonych na działania wspierające program, zostają rozdzielone na szczegółowe cele w zakresie transportu, określone w art. 4 ust. 2, w sposób następujący:

(a) usunięcie wąskich gardeł, zwiększenie interoperacyjności kolei, uzupełnienie brakujących połączeń oraz – w szczególności – poprawa odcinków transgranicznych – 80 %;

(b) zapewnienie zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie z myślą o przygotowaniu się na spodziewane przyszłe przepływy transportowe, jak również o umożliwieniu dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu przez przejście na innowacyjne, niskoemisyjne i energooszczędne technologie transportowe przy zoptymalizowaniu bezpieczeństwa – 5 %;

(c) optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz zwiększenie interoperacyjności usług transportowych przy zapewnieniu dostępności infrastruktur transportowych i przy uwzględnieniu pułapu dotyczącego pokładowych elementów systemu SESAR, RIS, VTMIS i ITS dla sektora drogowego, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. b) ppkt (vi) – 15 %.

Kwota 11 305 500 000 EUR przeniesiona z Funduszu Spójności zostanie wydana w całości na projekty wdrażające sieć bazową lub na projekty i horyzontalne priorytety określone w części I niniejszego załącznika.

CZĘŚĆ V

WYKAZ OGÓLNYCH WYTYCZNYCH, KTÓRE NALEŻY UWZGLĘDNIĆ PRZY USTALANIU KRYTERIÓW UDZIELANIA ZAMÓWIEŃ

Przy ustalaniu kryteriów udzielania zamówień zgodnie z art. 17 ust. 5 uwzględnia się przynajmniej następujące ogólne wytyczne:

a) zaawansowanie danego działania w rozwoju projektu;

b) racjonalność proponowanego planu realizacji;

c) stymulujący wpływ unijnego wsparcia na inwestycje publiczne i prywatne, w stosownych przypadkach;

▼B

d) potrzeba przezwyciężenia przeszkód finansowych takich jak brak finansowania rynkowego;

e) w stosownych przypadkach, wpływ ekonomiczny, społeczny, klimatyczny i środowiskowy oraz dostępność;

f) wymiar transgraniczny, w stosownych przypadkach.

▼M1

CZĘŚĆ VI

PRIORYTETY W ZAKRESIE FINANSOWANIA TRANSPORTU NA POTRZEBY WIELOLETNICH I ROCZNYCH PROGRAMÓW PRAC

1. **Priorytety w zakresie finansowania na potrzeby wieloletnich programów prac**

1.1. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na uzupełnianiu brakujących połączeń, eliminowaniu wąskich gardeł, zwiększaniu interoperacyjności kolei oraz, w szczególności, poprawie odcinków transgranicznych:

(i) wcześniej określone projekty na korytarze sieci bazowej (linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe);

(ii) wcześniej określone projekty na pozostałe odcinki sieci bazowej (linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe);

(iii) interoperacyjność kolei;

(iv) rozbudowa europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).

1.2. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na zapewnieniu zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych w perspektywie długookresowej, z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, a także na umożliwieniu ograniczenia emisji dwutlenku węgla przez wszystkie rodzaje transportu w wyniku przejścia na innowacyjne niskoemisyjne oraz energooszczędne technologie transportowe z zachowaniem maksymalnego bezpieczeństwa:

(i) wdrażanie nowych technologii i innowacji we wszystkich rodzajach transportu, z naciskiem na obniżenie emisyjności, bezpieczeństwo i innowacyjne technologie służące propagowaniu zrównoważonego rozwoju, obsługi, zarządzania, dostępności, multimodalności i efektywności sieci;

(ii) bezpieczna i chroniona infrastruktura, w tym bezpieczne i chronione parkingi w ramach drogowej sieci bazowej.

1.3. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na optymalizacji integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportu:

(i) jednolita europejska przestrzeń powietrzna – SESAR;

(ii) usługi informacji rzecznej;

(iii) usługi w zakresie inteligentnego transportu drogowego;

(iv) system monitorowania i informacji o ruchu statków;

(v) autostrady morskie;

▼M1

(vi) działania wprowadzające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, włącznie z węzłami miejskimi;

(vii) połączenia z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwój.

1.4. Działania wspierające program.

2. **Priorytety w zakresie finansowania na potrzeby rocznych programów prac**

2.1. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na eliminowaniu wąskich gardeł, zwiększaniu interoperacyjności kolei, uzupełnianiu brakujących połączeń oraz, w szczególności, poprawie odcinków transgranicznych:

(i) projekty w zakresie sieci kolejowej, śródlądowych dróg wodnych oraz drogowe dotyczące sieci bazowej, w tym połączeń z portami śródlądowymi i morskimi oraz portami lotniczymi, a także rozwoju portów;

(ii) projekty dotyczących sieci kompleksowej (sieci kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe);

(iii) projekty, których celem jest połączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury państw sąsiednich, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych (sieci kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe).

2.2. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na zapewnieniu zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych w perspektywie długookresowej, z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, a także na umożliwieniu ograniczenia emisji dwutlenku węgla przez wszystkie rodzaje transportu w wyniku przejścia na innowacyjne niskoemisyjne oraz energooszczędne technologie transportowe z zachowaniem maksymalnego bezpieczeństwa:

(i) wdrażanie nowych technologii i innowacji innych niż objęte wieloletnim programem prac;

(ii) usługi transportu towarowego;

(iii) działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym obejmujące modernizację obecnie używanego taboru.

2.3. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na optymalizacji integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportu:

(i) systemy aplikacji telematycznych inne niż systemy objęte wieloletnim programem prac;

(ii) działania na rzecz lepszego dostępu do infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych;

(iii) działania wprowadzające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, włącznie z węzłami miejskimi;

(iv) połączenia z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwój.

2.4. Instrumenty finansowe instrumentu „Łącząc Europę”:

(i) wkład w instrumenty finansowe zgodnie z określeniem w art. 14 oraz części III załącznika do rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”;

(ii) działania wspierające program na rzecz innowacyjnych instrumentów finansowych

▼B

ZALACZNIK II

„ZAŁĄCZNIK

WYKAZ KORYTARZY TOWAROWYCH

	Państwa członkowskie	Główne trasy (1)	Ustanowienie korytarzy towarowych:
„Ren – Alpy”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpia/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Bazylea]-Mediolan- Genua	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Morze Północne – Morze Śródziemne”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edynburg (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Londyn (+)/ Dunkierka (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paryż (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Antwerpia-Luksemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazylea]-Marsylia (+)	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Skandynawia – Morze Śródziemne”	SE, DK, DE, AT, IT	Sztokholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Kopenhaga-Hamburg-Innsbruck-Werona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ankona (+)/Tarent (+)/Augusta (+)/ Palermo	Do dnia 10 listopada 2015 r.
„Atlantyk”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lizbona/Leixões — Madryt-Medina del Campo/ Bilbao/ Donostia-San Sebastián-Irun-Bordeaux-Paryż/Hawr/Metz – Strasburg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Świnoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrawa/Żylina-Bratysława/Wiedeń/ Klagenfurt-Udine-Wenecja/ Triest/ /Bolonia/Rawenna Graz-Maribor-Lublana-Koper/Triest	Do dnia 10 listopada 2015 r.
„Morze Śródziemne”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Walencja/Algeciras/Madryt-Saragossa/Barcelona-Marsylia-Lyon-Turyn-Mediolan-Werona-Padwa/Wenecja-Triest/Koper- Lublana-Budapeszt Lublana (+)/Rijeka (+)-Zagrzeb (+)-Budapeszt-Zahony (granica węgiersko-ukraińska)	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bukareszt-Konstanca Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praga-Wiedeń/ Bratysława-Budapeszt — Widin-Sofia-Burgas (*)/Swilengrad (*) (granica bułgarsko-turecka)/ Promachonas-Saloniki-Ateny-Patras (*)	Do dnia 10 listopada 2013 r.

▼B

	Państwa członkowskie	Główne trasy ([1])	Ustanowienie korytarzy towarowych:
„Morze Północne – Morze Bałtyckie” (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpia-Akwizgran/Berlin-Warszawa-Terespol (granica polsko-białoruska)/ Kowno-Ryga (*)-Tallinn (*)	Do dnia 10 listopada 2015 r.
„Ren – Dunaj” (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasburg-Mannheim-Frankfurt-Norymberga-Wels Strasburg-Stuttgart-Monachium-Salzburg-Wels-Wiedeń-Bratysława-Budapeszt-Arad-Braszów/Krajova-Bukareszt-Konstanca Czerna nad Cisą (granica słowacko-ukraińska)-Koszyce-Żylina-Górny Lidecz-Praga-Monachium/Norymberga	Do dnia 10 listopada 2020 r.

([1]) „/” oznacza trasy alternatywne. Zgodnie z wytycznymi TEN-T korytarz atlantycki i śródziemnomorski powinny w przyszłości zostać uzupełnione o oś towarową Sines/Algeciras-Madryt-Paryż, obejmującą centralną magistralę pirenejską poprzez tunel na niskiej wysokości.

(+) Trasy oznaczone znakiem + powinny zostać włączone do odpowiednich korytarzy najpóźniej 3 lata po dacie ustanowienia określonej w niniejszej tabeli. Istniejące struktury zdefiniowane w art. 8 i art. 13 ust. 1 niniejszego rozporządzenia zostaną dostosowane przy uwzględnieniu udziału dodatkowych państw członkowskich i zarządców infrastruktury w odpowiednich korytarzach. Dostosowania te opierają się na analizach rynkowych i biorą pod uwagę aspekt obecnego transportu pasażerskiego i towarowego zgodnie z art. 14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

(*) Trasy oznaczone znakiem *powinny zostać włączone do odpowiednich korytarzy najpóźniej 5 lat po dacie ustanowienia określonej w niniejszej tabeli. Istniejące struktury zdefiniowane w art. 8 i art. 13 ust. 1 niniejszego rozporządzenia zostaną dostosowane przy uwzględnieniu udziału dodatkowych państw członkowskich i zarządców infrastruktury w odpowiednich korytarzach. Dostosowania te opierają się na analizach rynkowych i biorą pod uwagę aspekt obecnego transportu pasażerskiego i towarowego zgodnie z art. 14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

(°) Do czasu zrealizowania linii „Rail Baltica” o nominalnej szerokości torów wynoszącej 1435 mm, przy ustanawianiu i funkcjonowaniu tego korytarza bierze się pod uwagę specyfikę różnych systemów szerokości torów.

(‡) Stworzenie tego korytarza opiera się na analizach rynkowych i bierze pod uwagę aspekt obecnego transportu pasażerskiego i towarowego zgodnie z art. 14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Odcinek „Czerna nad Cisą (granica słowacko-ukraińska)-Koszyce-Żylina-Górny Lidecz-Praga” zostanie ustanowiony do dnia 10 listopada 2013 r.”.