RADA UNII EUROPEJSKIEJ

Bruksela, 28 października 2011 r. (04.11)
(OR. en)

16176/11

Międzyinstytucjonalny numer referencyjny: 2011/0302 (COD)

CADREFIN 117
POLGEN 177
REGIO 111
ENER 345
TRANS 292
TELECOM 161
COMPET 472
MI 533
ECO 129

WNIOSEK

Od:	Komisja Europejska
Data:	24 października 2011 r.
Nr dok. Kom.:	COM(2011) 665 wersja ostateczna
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”

Delegacje otrzymują w załączeniu wniosek Komisji przekazany wraz z pismem przewodnim od dyrektora Jordiego AYETA PUIGARNAUA Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej Uwe CORSEPIUSOWI.

Zał.: COM(2011) 665 wersja ostateczna

KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.10.2011
KOM(2011) 665 wersja ostateczna

2011/0302 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające instrument „Łącząc Europę”

{SEK(2011) 1262 wersja ostateczna}
{SEK(2011) 1263 wersja ostateczna}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Dnia 29 czerwca 2011 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący kolejnych wieloletnich ram finansowych obejmujących lata 2014-2020[1]: „Budżet z perspektywy „Europy 2020". Komisja postanowiła zaproponować w tym wniosku stworzenie nowego zintegrowanego instrumentu wspierającego inwestycje w zakresie priorytetowej infrastruktury UE w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji: „Łącząc Europę" (zwanego dalej „CEF").

Inteligentne, zrównoważone i w pełni powiązane ze sobą sieci transportowe, energetyczne i cyfrowe to warunek konieczny dla urzeczywistnienia jednolitego rynku w Europie. Inwestycje w kluczową infrastrukturę o silnej wartości dodanej dla UE mogą ponadto zwiększyć konkurencyjność Europy w trudnych warunkach gospodarczych, które charakteryzują się spowolnionym wzrostem i ograniczeniami budżetów państwowych. Inwestycje infrastrukturalne mają wreszcie kluczowe znaczenie także dla realizacji przez UE celów w zakresie zrównoważonego wzrostu, określonych w strategii „Europa 2020", oraz unijnych celów „20-20-20" w dziedzinie polityki energetycznej i polityki przeciwdziałania zmianie klimatu[2].

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące CEF. Wykorzystano w nim prace związane z przygotowaniem zmian ram polityki we wszystkich trzech sektorach (transport, energetyka i telekomunikacja) w związku z kolejnymi wieloletnimi ramami finansowymi (2014-2020). W oparciu o art. 170 TFUE proponuje się zgodne z CEF nowe wytyczne dla każdego sektora. W związku z tym zmienione wytyczne dla transportu, energetyki i telekomunikacji, z jednej strony, oraz dla CEF, z drugiej strony, składają się na spójny pakiet regulacji.

Średnie wydatki na infrastrukturę w Europie zmniejszały się w ciągu ostatniej dekady. Kryzys gospodarczo-finansowy przywrócił jednak zainteresowanie inwestycjami infrastrukturalnymi. W dobie kryzysu gospodarczego ukierunkowane inwestycje w zakresie modernizacji lub budowy infrastruktury były istotnym elementem stymulującym gospodarkę i służącym realizacji planów naprawczych na szczeblu UE i państw członkowskich, wspomagającym zagregowany popyt, a równocześnie zapewniającym długoterminowy zwrot z zainwestowanych środków. Co najważniejsze, kryzys pokazał, że infrastruktura ma kluczowe znaczenie dla gospodarczej przyszłości Europy.

W pełni zintegrowany jednolity rynek, jak stwierdzono w sprawozdaniu Montiego[3], nie jest możliwy bez sprawnych połączeń między wszystkimi jego składnikami. Połączenia transportowe, sieci elektroenergetyczne i sieci szerokopasmowe mają kluczowe znaczenie dla

---

[1] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Budżet z perspektywy „Europy 2020"", COM(2011)500 wersja ostateczna z 29 czerwca 2011 r.

[2] 20% ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, 20% udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii w UE oraz 20% poprawa skuteczności energetycznej do 2020 r.

[3] „Nowa strategia na rzecz jednolitego rynku – w służbie gospodarki i społeczeństwa Europy". Sprawozdanie dla przewodniczącego Komisji Europejskiej przygotowane przez prof. Mario Montiego, 9 maja 2010 r., s. 64-65

funkcjonowania zintegrowanego obszaru gospodarczego oraz dla jego spójności społecznej i terytorialnej. Pomimo postępującej integracji regulacyjnej w UE i coraz większej integracji rynków, zwłaszcza ostatnio w sektorze energetycznym dzięki przyjęciu i wejściu w życie trzeciego pakietu przepisów liberalizujących ten rynek, nadal w tyle pozostaje fizyczny rozwój transgranicznych połączeń międzysystemowych. Brak jest połączeń, głównie w nowych państwach członkowskich, co powoduje podziały między centrum a peryferiami Unii Europejskiej i utrudnia dalszy rozwój wymiany wewnątrzunijnej lub wzrost gospodarczy nowych sektorów gospodarki, takich jak handel elektroniczny.

Określono znaczne potrzeby inwestycyjne. W sektorze energetycznym proponowane rozporządzenie w sprawie wytycznych dotyczących realizacji priorytetów europejskiej infrastruktury energetycznej (zwanych dalej „wytycznymi dotyczącymi transeuropejskiej infrastruktury energetycznej") określa dwanaście priorytetowych korytarzy i obszarów infrastrukturalnych, po cztery dla każdego z sektorów: przesyłu energii elektrycznej i gazu, wprowadzenia inteligentnych sieci przesyłowych, autostrad elektroenergetycznych oraz transgranicznej sieci przesyłowej dwutlenku węgla. Europejski system energetyczny wymagałby inwestycji o wartości około jednego biliona EUR do 2020 r., z czego ocenia się, że tylko na ważne dla Europy sieci przesyłowe energii elektrycznej i gazu potrzebne są inwestycje o wartości około 200 mld EUR. 100 mld EUR z tej kwoty powinien zapewnić sam rynek, natomiast pozostałe 100 mld EUR wymaga działań ze strony sektora publicznego, aby przyciągnąć niezbędne inwestycje.

W dziedzinie transportu określono ogólnoeuropejską sieć bazową za pomocą paneuropejskiej metodyki planowania . Sieć bazowa z korytarzami obsługującymi ruch towarowy i pasażerski, charakteryzujący się wysoką efektywnością i niską emisją dwutlenku węgla, w dużym stopniu wykorzystuje istniejącą infrastrukturę. Po uzupełnieniu brakujących połączeń i wyeliminowaniu wąskich gardeł, a także dzięki wykorzystaniu bardziej efektywnych usług multimodalnych, sieć obsługiwać będzie większość przepływów transportowych na jednolitym rynku. Koszt rozwoju infrastruktury w UE w celu zaspokojenia zapotrzebowania na transport oszacowano na ponad 1,5 biliona EUR w okresie 2010-2030 dla całej sieci transportowej państw członkowskich UE. Zakończenie budowy transeuropejskich sieci transportowych wymaga około 500 mld EUR do 2020 r., z czego 250 mld EUR potrzebne będzie na dokończenie brakujących połączeń i wyeliminowanie wąskich gardeł w sieci bazowej.

W odniesieniu do sieci telekomunikacyjnych kluczowym celem jest usunięcie wąskich gardeł (cyfrowych), które uniemożliwiają urzeczywistnienie jednolitego rynku cyfrowego. Powoduje to konieczność ogólnej poprawy całej sieci szerokopasmowej i ustanowienia platform infrastruktury usług cyfrowych, które umożliwią spójne wdrożenie cyfrowe europejskich usług publicznych. Istotnie sieci cyfrowe, zarówno fizyczne, jak i oparte na usługach, mają kluczowe znaczenie dla inteligentnego wzrostu gospodarczego. W ramach agendy cyfrowej do 2013 r. każdy Europejczyk powinien mieć dostęp do podstawowej sieci szerokopasmowej, a do 2020 r. do szybkiej i ultraszybkiej sieci szerokopasmowej. We wrześniu 2010 r. Komisja określiła działania potrzebne do uruchomienia 270 mld EUR na inwestycje, które są niezbędne dla zapewnienia do 2020 r. wszystkim europejskim gospodarstwom domowym i przedsiębiorstwom szybkiego łącza szerokopasmowego. W obecnych warunkach część tych inwestycji musi zostać sfinansowana przez sektor prywatny. Potrzeby inwestycyjne niezbędne do realizacji tych celów ocenia się na 270 mld EUR. Jednak bez interwencji ze strony Unii inwestycje sektora prywatnego prawdopodobnie nie przekroczą 50 mld EUR w okresie do 2020 r. Luka inwestycyjna wynosi zatem 220 mld EUR. Ponieważ korzyści społeczne

wynikające z inwestycji w infrastrukturę cyfrową znacznie przekraczają skłonności sektora prywatnego do inwestycji, konieczna jest interwencja ze strony sektora publicznego, aby pobudzić rynek.

Analizy przeprowadzone przez służby Komisji pod kątem przygotowania niniejszego rozporządzenia wykazały, że rynek i budżety krajowe mają odegrać istotną rolę w budowaniu niezbędnej infrastruktury poprzez odpowiednie inwestycje i mechanizmy cenowe, jednak niektóre inwestycje infrastrukturalne nie będą realizowane lub będą realizowane z opóźnieniem sięgającym daleko poza rok 2020, jeżeli UE nie podejmie działań. Dlatego też niezbędny jest wkład z unijnego budżetu w kolejnych wieloletnich ramach finansowych, aby zapewnić realizację priorytetowych projektów infrastrukturalnych w UE.

W celu zwiększenia wpływu unijnych zasobów budżetowych Komisja proponuje bardziej regularne korzystanie z innowacyjnych instrumentów finansowych jako alternatywę dla tradycyjnych form dotacji oraz metodę wypełnienia luk finansowych dla inwestycji strategicznych. Ważną cechą innowacyjnych instrumentów finansowych jest to, że tworzą one silniejszy efekt mnożnikowy dla budżetu unijnego w porównaniu z instrumentami tradycyjnymi, ułatwiając korzystanie z innych form finansowania publicznego i prywatnego przy realizacji projektów leżących w interesie UE, a także zachęcając sektor publiczny i prywatny do finansowania takich projektów. Są one dźwignią inwestycji i tym samym zwiększają wpływ budżetu unijnego.

Czerpiąc z doświadczeń związanych z instrumentami finansowymi określonymi bieżącymi ramami finansowymi, realizowanymi we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI), takimi jak gwarancje finansowe dla projektów transeuropejskiej sieci transportowej (zwane dalej „LGTT"), Komisja proponuje realizację znacznej części swoich działań w ramach CEF poprzez instrumenty finansowe. W szczególności, jako zabezpieczenie środków na inwestycje w ramach projektów infrastrukturalnych o kluczowym znaczeniu dla Europy, wykorzystywana będzie inicjatywa w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020"[4].

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

2.1 Konsultacje oraz zalecenia ekspertów

Niniejsze rozporządzenie opiera się na zakrojonych na szeroką skalę konsultacjach przeprowadzonych wśród zainteresowanych stron, instytucji i organów UE, państw członkowskich, władz regionalnych lub lokalnych, partnerów społeczno-gospodarczych, naukowców oraz instytucji międzynarodowych. Wykorzystano także wyniki oceny śródokresowej programów obejmujących lata 2007-2013, a także wyniki licznych analiz oraz zalecenia ekspertów.

W odniesieniu do przedmiotowych trzech sektorów zainteresowane strony zgłosiły, między innymi, następujące kwestie:

---

[4] COM(2011)xxx w sprawie uruchomienia fazy pilotażowej inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020".

Z konsultacji wyłania się powszechna zgoda co do faktu, że przyspieszenie rozwoju infrastruktury o wartości dodanej w wymiarze europejskim wymaga zwiększenia dofinansowania unijnego.

Zainteresowane strony wnioskują, aby zwiększyć zakres dofinansowania unijnego na rzecz realizacji celów związanych z sieciami transeuropejskimi, na przykład poprzez większą koordynację poszczególnych instrumentów finansowych, a mianowicie Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), programów sieci transeuropejskich oraz działań EBI.

Poszerzenie portfelu dostępnych instrumentów finansowych jest postrzegane przez zainteresowane strony jako sposób na lepsze dostosowanie wsparcia do konkretnych potrzeb danego projektu, co pozwala na efektywne ustrukturyzowanie projektu i przyciągnięcie nowych inwestorów Planowane obligacje projektowe są szczególnie odpowiednie dla większych inwestycji realizowanych w ramach CEF.

2.2 Ocena skutków

Proponowane rozporządzenie zostało poddane ocenie skutków dotyczącej ewentualnych wariantów wdrożenia CEF jako inicjatywy politycznej, to znaczy wariantów dotyczących ustalenia zasad funkcjonowania CEF. Ocena skutków wyszła od nadrzędnego celu CEF zaproponowanego w komunikacie dotyczącym wieloletnich ram finansowych „Budżet z perspektywy „Europy 2020”[5] – przyspieszenia rozwoju infrastruktury, który potrzebny jest UE do realizuje celów strategii „Europa 2020”, a także celów 20-20-20 w zakresie energii i zmian klimatu – i oparła się na wynikach konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz wynikach analiz dotyczących obecnych programów unijnych zapewniających wsparcie finansowe na rzecz rozwoju TEN.

W ocenie skutków możliwych wariantów polityki nacisk położono na osiągnięcie w najbardziej efektywny, skuteczny i spójny sposób dwóch podstawowych celów:

1) zwiększenie efektu dźwigni finansowania unijnego – poprzez określenie form, metod i zasad finansowania, które zapewnią maksymalny efekt dźwigni w celu przyciągnięcia inwestycji publicznych i prywatnych na potrzeby projektów o wymiarze ogólnoeuropejskim i ogólnorynkowym, w szczególności sieci priorytetowych, które muszą zostać wdrożone do 2020 r. i w przypadku których europejska wartość dodana jest najbardziej uzasadniona, w tym, w razie potrzeby, sieci zlokalizowanych ewentualnie w państwach trzecich;

2) ułatwienie dotrzymywania terminów realizacji projektów współfinansowanych przez UE – poprzez monitorowanie i mechanizmy oceny, które przewidują nagrody za skuteczność działania i kary za nieefektywne wykorzystanie funduszy unijnych.

Równocześnie ocena wariantów polityki musiała uwzględnić dwa nadrzędne, powiązane cele polityki unijnej: z jednej strony realizacja właściwych sektorowych celów polityki w dziedzinie infrastruktury, zgodnie z art. 170 i 171 TFUE, z drugiej strony uproszczenie zasad finansowania unijnego poprzez wykorzystanie synergii w ramach i pomiędzy sektorami, do

[5] COM(2011) 500.

czego Komisja bezwzględnie się zobowiązała[6]. Ponieważ te dwa cele nie są w pełni kompatybilne, znalezienie odpowiedniej równowagi pomiędzy spójnością z celami polityki sektorowej a maksymalizacją synergii leżało u podstaw oceny wariantów definiujących zasady funkcjonowania CEF.

Początkowo rozważano dziewięć głównych, alternatywnych wariantów polityki, począwszy od podstawowego założenia leżącego u podstaw decyzji Komisji proponującej ustanowienie instrumentu „Łącząc Europę", a mianowicie uproszczenia obowiązujących ram w zakresie finansowania unijnego dzięki wykorzystaniu synergii sektorowych. Alternatywne warianty polityki oparto na połączonych scenariuszach odpowiadających trzem podstawowym wariantom służącym uproszczeniu zasad finansowania – harmonizacja minimalna, maksymalna i zmienna (lub „à la carte") przepisów sektorowych – w dwóch obszarach działań odpowiadających dwóm głównym celom szczegółowym wskazanym wcześniej – dźwigni inwestycyjnej i realizacji programu.

Proponowane warianty sytuują się zatem na dwóch przeciwległych biegunach. Z jednej strony minimalna harmonizacja zarówno dźwigni inwestycyjnej, jak i zasad realizacji programu, odnosząca się do sytuacji, w której dla każdego sektora ustanowione zostałyby zupełnie odrębne, szczegółowe zasady i struktury udzielania wsparcia finansowego przez UE w ramach CEF. Na przeciwległym biegunie wariant charakteryzujący się maksymalną harmonizacją zarówno dźwigni inwestycyjnej, jak i zasad realizacji programu, odnoszący się do sytuacji, w której dla wszystkich trzech sektorów obowiązywałyby zasadniczo te same zasady finansowania i struktury zarządzania programem na potrzeby korzystania z funduszy w ramach CEF. Pomiędzy tymi przeciwległymi biegunami pozostałe warianty przewidują sytuacje, w których niektóre z obowiązujących zasad i struktur byłyby wspólne dla wszystkich sektorów, natomiast pozostałe byłyby odrębne i specyficzne, to znaczy kombinacja maksymalnej lub zmiennej harmonizacji zasad w jednym obszarze działania oraz zmienna i minimalna harmonizacja zasad sektorowych w innym obszarze.

Ocena skutków tych wariantów polityki, w odniesieniu do realizacji celów określonych powyżej, doprowadziła do stwierdzenia, że dwa z rozważanych wariantów mogłyby w najlepszy sposób zagwarantować, że poprzez zasady funkcjonowania CEF wspierać się będzie przyspieszony rozwój infrastruktury leżącej w interesie UE:

wariant polityki, w którym harmonizacja zasad byłaby zmienna – to znaczy niektóre zasady wspólne, pozostałe zasady specyficzne dla poszczególnych sektorów – zarówno w zakresie dźwigni inwestycyjnej, jak i w zakresie realizacji programu – byłby najlepszym wariantem z punktu widzenia spójności z pozostałymi istotnymi celami polityki unijnej;

- natomiast wariant polityki, w którym wybrano zmienną harmonizację zasad na poziomie dźwigni inwestycyjnej i maksymalną harmonizację zasad na poziomie realizacji programu, może okazać się bardziej skuteczny z punktu widzenia kosztów.

Niemniej jednak drugi wariant może mieć negatywne skutki w okresie długoterminowym w zakresie możliwości sprostania właściwym dla sektora okolicznościom, zwłaszcza w kwestii programowania finansowania, które w okresie długoterminowym mogą zniwelować początkowe oszczędności. W związku z tym ostatecznie stwierdzono, że najlepszym

[6] Komunikaty Komisji: w sprawie przeglądu budżetu (COM(2010) 700), w sprawie inteligentnych regulacji (COM (2010) 543) oraz w sprawie budżetu z perspektywy „Europy 2020" (COM(2011) 500).

wariantem gwarantującym osiągnięcie celów CEF byłby pewien margines elastyczności sektorowej w określaniu zasad CEF w zakresie realizacji programu.

Przepisy dotyczące korzystania z funduszy w ramach CEF przedstawione w niniejszym rozporządzeniu zostały opracowane w oparciu o kwestie i wnioski wymienione w przedmiotowej ocenie skutków.

2.3 Wartość dodana CEF dla UE

Konsultacje wśród zainteresowanych stron, a także analizy przeprowadzone w ramach oceny skutków wskazały, że wartość dodana CEF jako wspólnych ram finansowania jest czworakiego rodzaju:

(1) Wspólne ramy przyczynią się do uproszczenia unijnych ram prawnych dotyczących finansowania infrastruktury TEN. Zapewnią także spójne podejście do finansowania projektów unijnych we wszystkich trzech sektorach.

(2) Równocześnie jednolite ramy finansowe infrastruktury UE i jeden fundusz zapewnią spójne i przejrzyste podejście do finansowania unijnego, które gwarantować będzie pewność i tym samym ogromny potencjał, jeśli chodzi o przyciągnięcie w większym zakresie sektora prywatnego do udziału w finansowaniu projektów. Instrumenty finansowe będą dostępne w sposób scentralizowany i skoordynowany, przyciągając inwestorów prywatnych i partnerskie instytucje finansowe oraz zwiększając skuteczność relacji z tymi podmiotami.

(3) Ponadto stale rosnącą zależność ekonomiczna między projektami infrastrukturalnymi, sieciami i sektorami umożliwi uzyskanie korzyści skali. Zintegrowane ramy finansowania infrastruktury UE pozwolą wykorzystać synergie międzysektorowe na etapie planowania i realizacji projektów, przynosząc oszczędności lub bardziej skuteczne wykorzystanie dostępnych środków oraz większy zwrot z inwestycji.

(4) Poza tym wspólne ramy pozwolą zdobyć doświadczenie i określić najlepsze rozwiązania międzysektorowe, zapewniając tym samym większą efektywność i skuteczność finansowania unijnego we wszystkich sektorach.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Kwestię sieci transeuropejskich reguluje art. 170 TFUE, zgodnie z którym: „Unia przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki”. Prawo UE do działania w dziedzinie finansowania infrastruktury określa art. 171, który stanowi, że Unia „może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, popierane przez państwa członkowskie, (…) w szczególności poprzez analizy możliwości wykonania, gwarancje kredytowe lub bonifikaty oprocentowania”. W art. 172 TFUE stwierdza się, że „wytyczne i inne środki określone w artykule 171 ustęp 1 są przyjmowane przez Parlament Europejski i Radę, stanowiące zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów”.

W komunikacie dotyczącym przeglądu budżetu Komisja podkreśliła znaczenie wykorzystania budżetu unijnego, aby „zniwelować luki wynikające z polityki prowadzonej na szczeblu krajowym, umożliwiając podejmowanie przede wszystkim wyzwań transgranicznych w dziedzinach takich jak infrastruktura, mobilność, spójność terytorialna (…). W przeciwnym razie luki te wyrządziłyby szkodę interesom całej UE”[7]. Planując i finansując infrastrukturę, państwa członkowskie zazwyczaj nadają priorytet projektom o istotnym znaczeniu dla danego państwa, a nie zawsze są to projekty transgraniczne, które niosą ze sobą większą wartość dodaną dla obywateli na poziomie ogólnounijnym[8]. Łączne wydatki UE i państw członkowskich powinny być efektywne i zapewniać odpowiednią skalę inwestycji, a także sprzyjać synergiom.

Instrument legislacyjny oraz rodzaj środka (np. finansowanie) określono w TFUE, który stanowi podstawę prawną CEF i w którym stwierdza się, że zadania, cele priorytetowe oraz organizacja sieci transeuropejskich mogą zostać określone w rozporządzeniach.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek Komisji dotyczący kolejnych wieloletnich ram finansowych zawiera propozycję 50 mld EUR[9] na lata 2014-2020, z czego 10 mld EUR zarezerwowano z Funduszu Spójności na infrastrukturę transportową.

CEF	40 mld EUR
• Energetyka	9,1 mld EUR
• Transport	21,7 mld EUR
• Telekomunikacja/usługi cyfrowe	9,2 mld EUR
Kwoty przeznaczone w Funduszu Spójności na infrastrukturę transportową	10 mld EUR
Ogółem	50 mld EUR

Doświadczenie związane z obecnymi ramami finansowymi pokazuje, że wiele państw członkowskich, uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności ma trudności z przygotowaniem i realizacją złożonych projektów związanych z transgraniczną infrastrukturą transportową. Dlatego też odnośnie do kolejnych wieloletnich ram finansowych Komisja proponuje, aby z Funduszu Spójności dofinansowanie w zakresie inwestycji w sieci transeuropejskie i ochronę środowiska nadal otrzymywały państwa członkowskie, których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca wynosi poniżej 90 % średniej dla UE-27, jednak część środków z Funduszu Spójności (10 mld EUR) będzie przeznaczona na

---

7 COM(2010) 700, s. 5.

8 Zob. sprawozdania z oceny skutków zmienionych wytycznych dotyczących TEN-T, SEC(2011)xxx, zmienionych wytycznych dotyczących TEN-E, SEC(2011)xxx oraz wytycznych dotyczących e-TEN, SEC(20111)xxx.

9 Wszystkie kwoty w cenach stałych z 2011 r. Odpowiednie kwoty wyrażone w aktualnych cenach podano w ocenie skutków finansowych regulacji.

finansowanie projektów transportowych związanych z siecią bazową w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności, w ramach instrumentu „Łącząc Europę".

5. PODSUMOWANIE ZAWARTOŚCI ROZPORZĄDZEŃ

5.1 Jednolite ramy dotyczące inwestycji związanych z unijnymi priorytetami infrastrukturalnymi.

Doświadczenie z przeszłości związane z finansowaniem infrastruktury poprzez ramy TEN, Europejski plan naprawy gospodarczej, Fundusz Spójności i fundusze strukturalne pokazuje, że UE może zapewnić wartość dodaną dla infrastruktury. Zainteresowane strony zgadzają się co do tego, że przy dotychczasowym scenariuszu postępowania Europa może nie być w stanie zrealizować na czas inwestycji niezbędnych do modernizacji sieci infrastrukturalnych i uzupełniających luki w połączeniach.

W następstwie kryzysu finansowego budżety państw członkowskich zmagają się z problemem niezbędnej konsolidacji podatkowej. Wydatki kapitałowe są poddawane często znacznym cięciom, a wydatki na inwestycje infrastrukturalne są wstrzymywane lub przesuwane w czasie. Równocześnie perspektywy zwiększenia inwestycji finansowanych ze źródeł prywatnych są niepewne. Niezależnie od ograniczeń finansowych, przeszkody prawne także opóźniają lub uniemożliwiają realizację niezbędnych projektów infrastrukturalnych. W tej sytuacji obecne przepisy unijne dotyczące finansowania infrastruktury wydają się nieodpowiednie i nieskuteczne. Finansowanie jest rozdrobnione pomiędzy zbyt dużą liczbę programów i uniemożliwia pełne wykorzystanie synergii między programami a sektorami.

Przekształcając strategię finansowania infrastruktury, Komisja miała na uwadze następujące cele:

- zapewnienie skutecznej pod względem kosztów i terminowej realizacji kluczowej infrastruktury sieci priorytetowych w sektorach energetycznym, transportowym i ICT, określonych w pakiecie dotyczącym infrastruktury energetycznej, białej księdze dotyczącej konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu[10] oraz w Europejskiej agendzie cyfrowej;

- maksymalizacja synergii między programami dotyczącymi energetyki, transportu i ICT, tak aby finansowanie odpowiadało spójnej strategii politycznej i projektom wybranym na podstawie w pełni ujednoliconych kryteriów;

- zwiększenie możliwości funduszy unijnych w zakresie przyciągania innych funduszy publicznych lub prywatnych, tak aby ogólna wielkość zgromadzonych zasobów odpowiadała przewidywanym potrzebom inwestycyjnym do 2020 r.;

[10] COM(2011) 144.

- zapewnienie optymalnej procedury selekcji, nadzoru i monitorowania projektów, tak aby fundusze unijne były prawidłowo kierowane, przynosiły jak największe korzyści oraz były wydatkowane w jak najbardziej efektywny sposób.

Powody ustanowienia wspólnej podstawy prawnej, jeśli chodzi o zapewnienia dofinansowania w trzech odrębnych sektorach, w ramach różnych ram politycznych, związane są z możliwością wykorzystania synergii pomiędzy sektorami, wynikających ze wspólnych kwestii odnoszących się do finansowania realizacji znacząco różnych pod innymi względami celów politycznych. Wartość dodana wspólnych ram będzie trojakiego rodzaju.

Wspólne ramy przyczynią się do uproszczenia unijnych ram prawnych dotyczących finansowania infrastruktury TEN. Zapewnią także spójne podejście do finansowania projektów unijnych we wszystkich trzech sektorach. Jak podkreślono wcześniej, ramy finansowania infrastruktury unijnej są obecnie dosyć skomplikowane, głównie z powodu liczby i różnorodności obowiązujących w UE aktów prawnych. Uproszczenie zasad jest jednym z kluczowym elementów nowego podejścia zaproponowanego przez Komisję w odniesieniu do wydatków budżetowych UE.

Równocześnie jednolite ramy finansowania infrastruktury i jeden fundusz UE zapewnią spójne i przejrzyste podejście do finansowania unijnego, które gwarantować będzie pewność i tym samym ogromny potencjał, jeśli chodzi o przyciągnięcie w większym zakresie sektora prywatnego do udziału w finansowaniu projektów. Instrumenty finansowe będą dostępne w sposób scentralizowany i skoordynowany, przyciągając inwestorów prywatnych i partnerskie instytucje finansowe oraz zwiększając skuteczność relacji z tymi podmiotami.

Ponadto stale rosnąca zależność ekonomiczna między projektami infrastrukturalnymi, sieciami i sektorami umożliwi uzyskanie korzyści skali. Zintegrowane ramy finansowania infrastruktury UE pozwolą wykorzystać synergie międzysektorowe na etapie planowania i realizacji projektów, przynosząc oszczędności lub bardziej skuteczne wykorzystanie dostępnych środków oraz większy zwrot z inwestycji.

I wreszcie, co równie ważne, wspólne ramy pozwolą zdobyć doświadczenie i określić najlepsze rozwiązania międzysektorowe, zapewniając większą efektywność i skuteczność finansowania unijnego we wszystkich sektorach.

5.2 Środki upraszczające i spójność z obowiązującymi zasadami

Uproszczenie zasad jest jednym z kluczowym elementów nowego podejścia zaproponowanego przez Komisję w odniesieniu do wydatków budżetowych UE. Wspólne ramy CEF przyczynią się do uproszczenia unijnych ram prawnych dotyczących finansowania infrastruktury TEN. Jeden tekst prawny reguluje kwestię finansowania przez UE projektów związanych z sieciami: transportową, energetyczną i cyfrową.

Chociaż sektory te są zróżnicowane pod względem technologicznym/finansowym/prawnym, istnieje odpowiednia liczba elementów stycznych, aby zaproponować prawdziwą usprawnienie w stosunku do obecnie obowiązujących, odmiennych instrumentów. Równocześnie wniosek określa szczegółowe zasady, które są niezbędne dla realizacji ogólnego celu CEF: a mianowicie, przyspieszenia i lepszego ukierunkowania środków publicznych z UE na ważne projekty infrastrukturalne leżące w interesie UE.

Obecny tekst wprowadza uproszczenie, zwłaszcza w odniesieniu do następujących elementów:

- dostosowanie wskaźników do celów strategii „Europa 2020”
- elastyczny przydział środków budżetowych;
- scentralizowane zarządzanie dla wszystkich trzech sektorów, w miarę możliwości realizowane przez agencję wykonawczą;
- wspólne instrumenty finansowania;
- wspólne kryteria udzielania zamówień;
- wspólne warunki udzielania pomocy finansowej;
- pełny obraz sytuacji dzięki wspólnym rocznym programom prac – co jest istotne dla sektora – oraz dzięki wspólnemu komitetowi – co jest istotne dla państw członkowskich.

Ponadto zapewniona została pełna zgodność z obowiązującym obecnie oraz w przyszłości rozporządzeniem finansowym. Przewidziano wyjątki, dopuszczalne w oparciu o odpowiednie akty prawne lub na podstawie precedensu.

5.3 Większy nacisk na instrumenty finansowe

CEF uzupełni bezpośrednie wsparcie unijne o instrumenty finansowe, aby zoptymalizować skutki finansowania. Dzięki wysokiemu efektowi mnożnikowemu charakteryzującemu instrumenty finansowe (który na przykład może dawać stosunek od 1:15 do 1:20) ułatwiony zostanie dostęp do kapitału przeznaczonego na istotne potrzeby inwestycyjne. Wraz z pomyślną absorpcją bezpośredniego finansowania unijnego (jak w przypadku Europejskiego planu naprawy gospodarczej i programu TEN-T), skorzystanie w większym stopniu z instrumentów finansowych w istotny sposób przyczyni się do ograniczenia ryzyka ponoszonego przez promotorów projektów i tym samym zapewni realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

Ponadto konieczne jest stworzenie otoczenia sprzyjającego inwestycjom prywatnym i opracowanie instrumentów, które staną się atrakcyjną siłą napędową dla wyspecjalizowanych inwestorów infrastrukturalnych. Aby instrumenty te były naprawdę efektywne, muszą one mieć na celu ograniczenie ryzyka poprzez dywersyfikację portfela ewentualnych projektów. Maksymalną dywersyfikację można uzyskać poprzez ukierunkowanie na wiele sektorów w jak największej liczbie państw. Najlepsze efekty można osiągnąć na poziomie europejskim oraz w oparciu o dokładnie określone korytarze i zdefiniowane obszary inwestycyjne. Dlatego też większość instrumentów finansowych powinna być wspólna dla wszystkich sektorów. Nie wyklucza się jednak możliwości opracowania określonych instrumentów finansowych odpowiadających szczególnym potrzebom danego sektora.

Na podstawie analiz przeprowadzonych na etapie przygotowywania niniejszego rozporządzenia służby Komisji oceniają, że finansowe wsparcie sieci szerokopasmowych będzie się opierać głównie na instrumentach finansowych, natomiast unijne środki budżetowe

potrzebne na instrumenty finansowe z przeznaczeniem na transport i energetykę nie powinny przekroczyć, odpowiednio, 2 mld EUR i 1 mld EUR. Wyliczeń tych nie należy traktować jako wiążących pułapów, gdyż wielkość unijnego finansowania przyznanego na potrzeby instrumentów finansowych będzie dostosowywana każdego roku na podstawie oceny rezerwy projektów przeprowadzonej przez pośredników finansowych (np. EBI w przypadku obligacji projektowych).

5.4 Instrument „Łącząc Europę" w kontekście wieloletnich ram finansowych

Instrument „Łącząc Europę" będzie zasadniczym elementem unijnej agendy wzrostu gospodarczego, skupiającej się na zwiększeniu długoterminowego potencjału wzrostu gospodarczego Unii Europejskiej. Instrument będzie skoordynowany z innymi działaniami wynikającymi z unijnego budżetu, takimi jak „Horyzont 2020" oraz Fundusz Spójności i fundusze strukturalne.

Jeśli chodzi o koordynację z „Horyzontem 2020", konieczne jest zapewnienie komplementarności przy równoczesnym unikaniu ewentualnego powielania działań. Ważne jest także zapewnienie koordynacji między CEF a „Horyzontem 2020", aby nie został przerwany łańcuch badawczo-rozwojowy skutkujący wdrożeniem infrastruktury. Jest to szczególnie ważne w sytuacji, gdy dla realizacji ambitnych celów strategii „Europa 2020" konieczny będzie istotny postęp technologiczny w dziedzinie transportu, energetyki i ICT. Wsparcie działalności badawczo-rozwojowej za pomocą instrumentów finansowych będzie realizowane poprzez instrumenty finansowe związane z programem „Horyzont 2020".

Co do powiązań z Funduszem Spójności i funduszami strukturalnymi, wspólne ramy strategiczne polityki spójności, a także umowy partnerskie z państwami członkowskimi będą ściśle koordynowane z ramami polityki w sektorach transportu, energetyki i telekomunikacji. Odpowiednie wytyczne odwoływać się będą do Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych, aby możliwa była realizacja infrastruktury lokalnej i regionalnej oraz jej powiązanie z infrastrukturą priorytetową dla UE, co umożliwi połączenie wszystkich obywateli w całej UE.

Ponadto instrument „Łącząc Europę" będzie centralnie zarządzanym instrumentem korzystającym z wydzielonych w Funduszu Spójności kwot przeznaczonych na transport (10 mld EUR wg cen z 2011 r.) Podczas rozdziału tych 10 mld EUR możliwie największym priorytetem stanie się przestrzeganie alokacji krajowych na projekty w ramach Funduszu Spójności. Ponadto owe 10 mld EUR zostanie zarezerwowane dla państw członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, a stawki współfinansowania z budżetu unijnego zostaną ustalone na tym samym poziomie jak w przypadku Funduszu Spójności.

2011/0302 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające instrument „Łącząc Europę”

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej[11],

po przekazaniu wniosku parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[12],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[13],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Utworzenie instrumentu „Łącząc Europę” powinno zwiększyć potencjał wzrostu dzięki uzyskaniu synergii między politykami w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji i ich realizacją, podnosząc tym samym skuteczność działań Unii Europejskiej.

(2) Pełne funkcjonowanie jednolitego rynku zależy od nowoczesnej, wysoce sprawnej infrastruktury łączącej Europę – szczególnie w takich dziedzinach jak transport, energetyka i telekomunikacja. Sprzyjające rozwojowi połączenia zapewnią lepszy dostęp do jednolitego rynku i tym samym przyczynią się podniesienia konkurencyjności gospodarki rynkowej zgodnie z celami i docelowymi poziomami określonymi w strategii „Europa 2020”[14].

(3) Ustanowienie instrumentu „Łącząc Europę” ma na celu przyspieszenie inwestycji w zakresie sieci transeuropejskich i przyciągnięcie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego.

---

11 Dz.U. C […], s. […].
12 Dz.U. C […], s. […].
13 Dz.U. C […], s. […].
14 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska agenda cyfrowa”, COM(2011) 245 wersja ostateczna z 26.8.2010.

(4) Stworzenie efektywnych sieci infrastruktury transportowej i energetycznej jest jednym z 12 kluczowych działań wskazanych przez Komisję w jej komunikacie dotyczącym Aktu o jednolitym rynku[15].

(5) Komisja zobowiązała się uwzględnić zmiany klimatu w unijnych programach wydatków i przeznaczyć co najmniej 20 % budżetu unijnego na cele związane z przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Istotne znaczenie ma, aby zapewnić uregulowanie kwestii łagodzenia i przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania zagrożeniom i zarządzania nimi na etapie przygotowania, opracowania i realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Inwestycje infrastrukturalne objęte niniejszym rozporządzeniem powinny przyczynić się do promocji idei przekształcenia gospodarki i społeczeństwa w taki sposób, aby charakteryzowały się niską emisją dwutlenku węgla i były odporne na zmiany klimatu.

(6) Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 2011 r. „Inwestycja w przyszłość: nowe wieloletnie ramy finansowe (WRF) na rzecz Europy konkurencyjnej, zrównoważonej i sprzyjającej integracji społecznej" podkreślił znaczenie zapewnienia szybkiej realizacji unijnej agendy cyfrowej i dalszych wysiłków na rzecz realizacji do 2020 r. celów związanych z dostępnością szybkiego internetu dla wszystkich obywateli UE, także w regionach słabiej rozwiniętych[16]. Parlament podkreślił także, że inwestycje w efektywną infrastrukturę transportową spełniają w Europie kluczową rolę w utrzymaniu konkurencyjności i przecieraniu drogi ku pokryzysowemu, długoterminowemu wzrostowi gospodarczemu, a sieć transeuropejska („TEN-T") determinuje możliwość zagwarantowania prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i zapewnienia odpowiedniej wartości dodanej dla Unii. Parlament stwierdził, iż głęboko wierzy, że sieć TEN-T powinna zyskać najwyższy priorytet w kolejnych WRF oraz że konieczne jest zwiększenie funduszy przeznaczonych na TEN-T w kolejnych WRF. Ponadto Parlament zaakcentował konieczność maksymalnego zwiększenia wpływu finansowania unijnego i możliwości oferowanych przez Fundusz Spójności, fundusze strukturalne i instrumenty finansowe w celu sfinansowania 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.

(7) Dnia 28 marca 2011 r. Komisja przyjęła białą księgę zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu"[17]. W Białej księdze określono cel zakładający ograniczenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60 % w stosunku do 1990 r. Jeśli chodzi o infrastrukturę, biała księga zakłada utworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej, ogólnounijnej i multimodalnej „sieci bazowej" TEN-T. Biała księga ma na celu także optymalizację skuteczności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych rodzajów transportu. W związku z tym określa one następujące cele polityki TEN-T: do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległość powyżej 300 km należy przenieść na inne rodzaje transportu,

---

15 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Akt o jednolitym rynku. Dwanaście dźwigni na rzecz pobudzenia wzrostu gospodarczego i wzmocnienia zaufania. „Wspólnie na rzecz nowego wzrostu gospodarczego"", COM(2011) 206 wersja ostateczna z 13.4.2011.

16 Rezolucja Parlamentu Europejskiego nr 2010/2211/INI.

17 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (COM(2011) 144).

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; wszystkie porty morskie powinny zostać połączone z systemem kolejowego transportu towarów oraz, w miarę możliwości, z systemem transportu śródlądowego.

(8) Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu[18] podkreśla, 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; Parlament Europejski uznał także za konieczne ustanowienie instrumentu mającego na celu koordynację korzystania z różnych źródeł finansowania transportu, funduszy dostępnych w ramach polityki spójności, partnerstwa publiczno-prywatnego („PPP") lub innych instrumentów finansowych, takich jak gwarancje.

(9) Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii we wnioskach z dnia 11 czerwca 2009 r. dotyczących przeglądu polityki TEN-T[19] potwierdziła konieczność dalszych inwestycji w infrastrukturę transportową, aby zapewnić odpowiedni rozwój TEN-T dla wszystkich rodzajów transportu, jako podstawę wspólnego rynku oraz konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej, a także podstawę połączeń z państwami sąsiadującymi, skupiając się na europejskiej wartości dodanej. Rada podkreśliła konieczność udostępnienia przez Wspólnotę środków finansowych niezbędnych do pobudzenia inwestycji związanych z projektami TEN-T, a także, w szczególności, konieczność dostosowania odpowiedniego dofinansowania z budżetu TEN-T do projektów priorytetowych, które obejmują ważne odcinki transgraniczne i których realizacja wykroczy poza 2013 r., z uwzględnieniem ograniczeń instytucjonalnych związanych z programowaniem finansowym. W tym kontekście należy, zdaniem Rady, w razie potrzeby nadal rozwijać i wspierać podejście oparte na partnerstwie publiczno-prywatnym.

(10) Na podstawie celów przedstawionych w białej księdze wytyczne dotyczące TEN-T, zawarte w rozporządzeniu (UE) nr XXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia …[20], określają infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, ustalają wymogi, jakie musi ona spełniać, oraz ustanawiają środki jej realizacji. W wytycznych przewidują w szczególności zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r.

(11) Na podstawie analiz planów państw członkowskich dotyczące infrastruktury transportowej Komisja ocenia, że potrzeby inwestycyjne w transporcie wynoszą 500 mld 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. Biorąc pod uwagę zasoby dostępne na poziomie UE, konieczne jest skoncentrowanie się na najważniejszych elementach o najwyższej wartości dodanej dla Europy, aby osiągnąć pożądane skutki. Dofinansowanie powinno zatem zostać skierowane na potrzeby sieci bazowej (w szczególności korytarzy sieci bazowej) i projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie systemów zarządzania ruchem

---

18 Rezolucja Parlamentu Europejskiego nr 2009/2096/INI.
19 Dokument Rady 10850/09
20 Dz.U. L […], s. […].

(mianowicie systemów zarządzania ruchem lotniczym związanych z programem SESAR, którego potrzeby w zakresie unijnych środków budżetowych wynoszą około 3 mld EUR).

(12) W ramach przeglądu polityki TEN-T zainicjowanego w lutym 2009 r., powołano specjalną grupę ekspercką wspierającą Komisję i zajmującą się kwestią strategii finansowania oraz perspektyw finansowych TEN-T. Grupa ekspercka numer 5 czerpała z doświadczeń ekspertów zewnętrznych w różnych dziedzinach: zarządców infrastruktury, urbanistów, przedstawicieli władz krajowych, regionalnych i lokalnych, ekspertów ds. ochrony środowiska, naukowców oraz przedstawicieli sektora prywatnego. Raport końcowy grupy eksperckiej nr 5[21] przyjęty w lipcu 2010 r. zawiera 40 zaleceń; niektóre z nich uwzględniono w niniejszym wniosku.

(13) Doświadczenie związane z obecnymi ramami finansowymi pokazuje, że wiele państw członkowskich, uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, ma poważne trudności z terminową realizacją złożonych projektów związanych z transgraniczną infrastrukturą transportową o dużej wartości dodanej dla Unii. W związku z tym, w celu zwiększenia możliwości realizacji projektów transportowych, szczególnie o charakterze transgranicznym i cechujących się wysoką wartością dodaną dla Unii, część środków z Funduszu Spójności (10 mld EUR[22]) powinna zostać przekazana na finansowanie projektów transportowych związanych z transportową siecią bazową w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności w ramach instrumentu „Łącząc Europę". Komisja powinna wspierać państwa członkowskie uprawnione do korzystania z Funduszu Spójności w realizacji szeregu projektów, aby nadać najwyższy priorytet alokacjom krajowym w ramach Funduszu Spójności.

(14) W komunikacie pt. „Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie – plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej", przyjętym w listopadzie 2010 r.[23], Komisja ustaliła priorytetowe korytarze, które są niezbędne UE do realizacji do 2020 r. ambitnych celów w zakresie energii i klimatu odnoszących się do urzeczywistnienia wewnętrznego rynku energetycznego, zapewnienia bezpieczeństwa dostaw i umożliwienia integracji odnawialnych źródeł energii, a także przygotowania sieci do dalszego obniżenia emisyjności systemu energetycznego po roku 2020.

(15) Aby zrealizować cele unijnej polityki energetycznej i klimatycznej zapewniające w oszczędny sposób konkurencyjność, stabilność i bezpieczeństwo dostaw, konieczne są poważne inwestycje w celu modernizacji i rozbudowy europejskiej infrastruktury energetycznej oraz w celu wprowadzenia wzajemnych połączeń między sieciami ponad granicami państw. Szacunkowe potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury energetycznej do 2020 r. wynoszą 1 bilion EUR, z czego około 200 mld EUR w przypadku sieci przesyłowych energii elektrycznej i gazu oraz infrastruktury magazynowej o istotnym znaczeniu dla Europy. Wśród projektów o istotnym znaczeniu dla Europy około 100 mld EUR inwestycji jest zagrożonych ze względu na trudności związane z uzyskaniem zezwoleń, kwestiami prawnymi lub finansowymi.

---

21 http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

22 Według cen z 2011 r.

23 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie – plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej", (COM (2010) 677) wersja ostateczna z 17.11.2010.

(16) Pilna potrzeba budowy infrastruktury energetycznej przyszłości oraz znaczny wzrost inwestycji w porównaniu z minionym okresem wymuszają radykalną zmianę w systemie dofinansowania przez UE infrastruktury energetycznej. We wnioskach[24] z dnia 28 lutego 2011 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii uznała korytarze energetyczne za priorytet dla Europy.

(17) Dnia 4 lutego 2011 r. Rada Europejska[25] wezwała Komisję do uproszczenia i udoskonalenia procedur udzielania zezwoleń oraz do propagowania atrakcyjnych dla inwestycji przepisów prawnych. Rada Europejska podkreśliła, że duża liczba inwestycji będzie musiała zostać zrealizowana przez rynek, a koszty ich zostaną odzyskane z opłat pobieranych za korzystanie z infrastruktury. 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.

(18) Rozporządzenie (UE) nr XXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia … [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej][26] określa priorytety w zakresie transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, która musi zostać wdrożona do 2020 r., aby zrealizować unijne cele polityki energetycznej i polityki przeciwdziałania zmianie klimatu; Rozporządzenie to określa zasady ustalania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania niezbędnych dla realizacji tych priorytetów, wprowadza środki w zakresie wydawania zezwoleń, udziału sektora publicznego oraz regulacje przyspieszające lub ułatwiające realizację tych projektów, w tym kryteria ogólnej kwalifikowalności tego rodzaju projektów do unijnej pomocy finansowej.

(19) Infrastruktury telekomunikacyjne w coraz większym stopniu opierają się na internecie oraz ściśle ze sobą powiązanych sieciach szerokopasmowych i usługach cyfrowych. Internet staje się dominującą platformą komunikacji, oferującą usługi i pomagającą prowadzić działalność gospodarczą. Dlatego też ogólnoeuropejski dostęp do szybkiego internetu i usług cyfrowych ma zasadnicze znaczenie dla wzrostu gospodarczego i jednolitego rynku.

(20) Nowoczesne sieci internetowe, działające w oparciu o światłowody, stanowią kluczową dla przyszłości infrastrukturę w zakresie łączności dla firm europejskich, szczególnie MŚP, które chcą korzystać z chmury obliczeniowej w celu podniesienia rentowności.

(21) W strategii „Europa 2020”[27] wzywa się do realizacji Europejskiej agendy cyfrowej[28], która ustanawia stabilne ramy prawne sprzyjające inwestycjom w otwartą i konkurencyjną infrastrukturę szybkiego internetu oraz powiązanych z nim usług. Rada Europejska w czerwcu 2010 r. zatwierdziła Europejską agendę cyfrową i wezwała wszystkie instytucje, aby w pełni zaangażowały się w jej realizację[29].

---

24 Dokument Rady 6950/11

25 EUCO 2/1/11

26 Dz.U. L […], s. […].

27 COM(2010) 2020 wersja ostateczna z 3.3.2010.

28 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska agenda cyfrowa”, COM(2011) 245 wersja ostateczna/2 z 26.8.2010.

29 Konkluzje Rady Europejskiej dotyczące nowej europejskiej strategii na rzecz zatrudnienia i wzrostu gospodarczego – Sfinalizowanie strategii „Europa 2020” i wprowadzenie jej w życie, 17 czerwca 2010 r.

(22) W dniu 31 maja 2010 r. Rada stwierdziła, że Europa powinna zapewnić niezbędne zasoby na potrzeby stworzenia 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 miały istotne znaczenie 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 i usług, zwłaszcza w wymiarze transgranicznym[30].

(23) Prywatne zachęty do inwestowania w bardzo szybkie sieci szerokopasmowe wydają się słabsze niż korzyści dla społeczeństwa jako ogółu. Wartość potrzeb inwestycyjnych niezbędnych dla realizacji celów agendy cyfrowej w zakresie zapewnienia dostępu do szybkiego internetu wszystkim obywatelom i przedsiębiorstwom w Europie ocenia się na kwotę sięgająca 270 mld EUR. Jednak bez interwencji ze strony Unii inwestycje sektora prywatnego prawdopodobnie nie przekroczą 50 mld EUR w okresie do 2020 r. Wynikająca z tego luka inwestycyjna stanowi poważne ograniczenie dla realizacji infrastruktury, a równocześnie jednolity rynek cyfrowy uzależniony jest od podłączenia wszystkich obywateli do infrastruktury przyszłości.

(24) Konieczne jest opracowanie solidnych i spójnych sieci ogólnounijnych dla realizacji działań cyfrowych o znaczeniu społecznym, obejmujących zarówno podmioty publiczne, jak i przedstawicieli społeczeństwa na szczeblu krajowym i regionalnym, i w tym celu konieczne jest zapewnienie strukturalnego unijnego finansowania kosztów opracowania systemu i oprogramowania, a także utrzymania sprawnego centrum takich sieci, przy obciążeniu budżetów operatorów krajowych jedynie kosztami wewnątrzkrajowymi.

(25) W celu zwiększenia efektywności i znaczenia unijnej pomocy finansowej niezbędne są różnorodne metody realizacji, wymagające różnej wielkości finansowania, aby zachęcić sektor prywatny do inwestycji i sprostać konkretnym wymogom poszczególnych projektów.

(26) W dziedzinie telekomunikacji niektóre platformy usług podstawowych, które zapewniają europejską interoperacyjność, będą wymagały większej stawki finansowania przez Unię, w szczególności w fazie rozruchu, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady współfinansowania.

(27) Aby zapewnić interoperacyjność transgraniczną projektom infrastrukturalnym realizowanym na szeroką skalę, szczególnie na poziomie usług podstawowych, może okazać się konieczne zamawianie i instalacja urządzeń równocześnie przez Komisję, państwa członkowskie lub beneficjentów. W takich przypadkach finansowa pomoc Unii może zostać przyznana na poczet zakupów dokonywanych przez dostawców infrastruktury w państwach członkowskich, w ich własnym imieniu albo we współpracy z Komisją. Przepisy dopuszczają także dokonywanie zakupów u wielu dostawców, co może okazać się niezbędne, między innymi, ze względu na konieczność zapewnienia rozwiązań wielojęzykowych, bezpieczeństwa dostaw lub redundancji sieci, która jest konieczna, aby wyeliminować przestoje sieci infrastrukturalnej, które mogłyby powstać w wyniku awarii w jednym tylko punkcie.

---

[30] Konkluzje Rady w sprawie Europejskiej agendy cyfrowej, 3017-te posiedzenie Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, Bruksela, 31 maja 2010 r.

(28) Ogólne usługi w obszarach interesu publicznego (jak usługi podstawowe) są często niewydolne z powodu poważnych niedoskonałości rynku. W istocie obszary wymagające finansowania związane są z usługami publicznymi (wdrożenie na szeroką skalę i interoperacyjność usług w zakresie e-zdrowia, e-tożsamości, elektronicznych zamówień publicznych), a zatem nie mającymi z definicji charakteru komercyjnego na starcie. Ponadto, jeżeli finansowaniu podlegają tylko usługi podstawowe, wyzwaniem jest stworzenie na poziomie państwa członkowskiego i regionu odpowiednich zachęt do rzeczywistego wdrożenia usług leżących w interesie publicznym: wynika to przede wszystkim z braku na szczeblu krajowym bodźców do połączenia systemów krajowych z systemami bazowymi (a tym samym stworzenia warunków dla usług interoperacyjnych i transgranicznych), a także z faktu, że prywatni inwestorzy nie byliby sami w stanie zapewnić wdrożenia usług o charakterze interoperacyjnym.

(29) Wytyczne cyfrowe określone w rozporządzeniu (UE) nr XXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia …[31] [wytyczne INFSO] ustalają procedury i kryteria finansowania, a także różne kategorie inwestycji.

(30) Przyszły program ramowy w zakresie badań i innowacji „Horyzont 2020" skupi się między innymi na problemach społecznych (np. inteligentny, ekologiczny i zintegrowany transport; bezpieczna, ekologiczna i wydajna energia; usługi zdrowotne i administracyjne oparte o technologie informacji i komunikacji; oraz zrównoważony rozwój), aby bezpośrednio sprostać wyzwaniom wskazanym w strategii „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, obejmujące innowacyjne instrumenty finansowe. W celu uzyskania większego wpływu finansowania unijnego oraz zapewnienia spójności instrument „Łącząc Europę" tworzyć będzie ścisłe synergie z programem „Horyzont 2020".

(31) Unia Europejska 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 art. 9 tej konwencji.

(32) Instrumenty finansowe wdrażane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny odpowiadać zasadom podanym w Tytule VIII rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe] i w akcie delegowanym, a także najlepszym praktykom stosowanym w odniesieniu do instrumentów finansowych[32].

(33) Środki polityki budżetowej spowodują lub już spowodowały w wielu państwach członkowskich konieczność przeprowadzenia przez władze publiczne ponownej oceny programów dotyczących inwestycji infrastrukturalnych. W związku z tym partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) postrzegane jest jako skuteczny środek realizacji projektów infrastrukturalnych, zapewniający osiągnięcie celów politycznych, takich jak przeciwdziałanie zmianom klimatu; promocja alternatywnych źródeł energii, a także efektywność energetyczna i efektywna gospodarka zasobami, wspieranie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju oraz rozwój sieci szerokopasmowych. W komunikacie dotyczącym PPP z dnia 19

---

[31] Dz.U. L […], s. […].

[32] COM(2011)xxx, Ramy instrumentów finansowych nowej generacji.

listopada 2009 r.[33] Komisja zobowiązała się do poprawy dostępu do źródeł finansowania dla PPP poprzez rozszerzenie zakresu istniejących instrumentów finansowych.

(34) Nawet jeżeli większość inwestycji w ramach strategii „Europa 2020" można zrealizować przy pomocy środków rynkowych i prawnych, wyzwanie finansowe wymaga interwencji publicznej i wsparcia unijnego w formie dotacji i innowacyjnych instrumentów finansowych. Instrumenty finansowe powinny być wykorzystywane w celu realizacji określonych potrzeb rynkowych, zgodnie z celami CEF, i nie powinny wypierać finansowania prywatnego. Przed podjęciem decyzji o zastosowaniu instrumentów finansowych Komisja przeprowadza ocenę ex-ante takich instrumentów.

(35) W komunikacie dotyczącym przeglądu budżetu unijnego[34] podkreślono, że projekty o długoterminowym potencjale komercyjnym powinny korzystać z funduszy unijnych w ramach partnerstwa z sektorami finansowym i bankowym, w szczególności z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) oraz publicznymi instytucjami finansowymi państw członkowskich, ale także z innymi międzynarodowymi instytucjami finansowymi i prywatnym sektorem finansowym.

(36) W strategii „Europa 2020" Komisja zobowiązała się zmobilizować unijne instrumenty finansowe jako część spójnej strategii finansowe 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.

(37) Instrument „Łącząc Europę" powinien zaproponować instrumenty finansowe promujące zasadniczy udział inwestorów prywatnych 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 procedur administracyjnych, a jednocześnie zagwarantowanie odpowiedniego poziomu elastyczności w celu sprostania określonym potrzebom finansowym w sposób elastyczny. Instrumenty te powinny być zaprojektowane w oparciu o doświadczenie zdobyte podczas realizacji instrumentów finansowych objętych wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2007-2013, takich jak gwarancje finansowe dla projektów TEN-T (LGTT), mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka (RSFF) oraz europejski fundusz na rzecz energii, zmiany klimatu i infrastruktury 2020 („fundusz Marguerite").

(38) Większość instrumentów finansowych powinna być wspólna dla wszystkich sektorów, jednak niektóre z nich mogą być przeznaczone dla określonego sektora. Służby Komisji oceniają, że finansowe wsparcie sieci szerokopasmowych będzie się opierać głównie na instrumentach

---

[33] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów „Wspieranie inwestycji publiczno-prywatnych krokiem w kierunku naprawy gospodarki i długoterminowej zmiany strukturalnej: zwiększanie znaczenia partnerstw publiczno-prywatnych", COM(2009) 615 wersja ostateczna.

[34] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów i Parlamentów Narodowych „Przegląd budżetu UE", COM(2011) 700 wersja ostateczna z 19.10.2010.

finansowych, natomiast unijne środki budżetowe potrzebne na instrumenty finansowe dla transportu i energetyki nie powinny przekroczyć, odpowiednio, 2 mld EUR i 1 mld EUR.

(39) W celu zapewnienia dywersyfikacji sektorowej beneficjentów instrumentów finansowych, a także pobudzenia stopniowej dywersyfikacji geograficznej w poszczególnych państwach członkowskich, Komisja we współpracy z EBI, poprzez takie inicjatywy jak Europejskie Centrum Wiedzy Specjalistycznej w zakresie PPP oraz JASPERS, powinna wspierać państwa członkowskie w przygotowaniu odpowiedniej rezerwy projektów możliwych do objęcia finansowaniem.

(40) Jeśli chodzi o warunki mające 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.

(41) Wieloletnie programowanie wsparcia poprzez instrument „Łącząc Europę" powinno być ukierunkowane na realizację unijnych priorytetów poprzez zapewnienie dostępności niezbędnych zasobów finansowych oraz spójności 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiającym ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych[35].

(42) Ze względu wielkość budżetu potrzebnego do realizacji niektórych projektów infrastrukturalnych należy przewidzieć możliwość podziału na roczne raty środków budżetowych przeznaczonych na pomoc finansową na rzecz niektórych działań.

(43) Komisja powinna przeprowadzać oceny śródokresowe oraz ex post, aby ocenić skuteczność i efektywność finansowania oraz jego wpływu na ogólne cele instrumentu „Łącząc Europę" i priorytety strategii „Europa 2020".

(44) Na podstawie wytycznych właściwych dla poszczególnych sektorów, określonych w odrębnych rozporządzeniach, opracowano wykaz obszarów priorytetowych, do których niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie, a wykaz ten powinien znaleźć się w załączniku. W celu uwzględnienia ewentualnych zmian w zakresie priorytetów politycznych i możliwości technologicznych, a także przepływów ruchu, należy przyznać Komisji, zgodnie z art. 290 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uprawnienie do przyjmowania aktów prawnych w zakresie wprowadzania zmian do tego załącznika. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym również z ekspertami. Przygotowując i redagując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

---

[35] Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1.

(45) 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 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję[36].

(46) Należy zatem uchylić rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r.[37] ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich oraz rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

(47) Interesy finansowe Unii Europejskiej powinny być chronione za pomocą proporcjonalnych środków w całym cyklu wydatków, obejmujących zapobieganie, wykrywanie i badanie nieprawidłowości, odzyskiwanie utraconych, niesłusznie wypłaconych lub nieprawidłowo wykorzystanych funduszy oraz, w stosownych przypadkach, kary.

(48) Niektóre z projektów infrastrukturalnych leżących w interesie UE 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 instrumentami wewnętrznymi i zewnętrznymi budżetu unijnego.

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

[36] Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.
[37] Dz.U. L 228 z 23.9.1995, s. 1.

TYTUŁ I
PRZEPISY WSPÓLNE

ROZDZIAŁ I
INSTRUMENT „ŁĄCZĄC EUROPĘ”

Artykuł 1
Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę” oraz określa warunki, metody i procedury finansowania ze środków unijnych sieci transeuropejskich w celu wspierania projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej, energetycznej i telekomunikacyjnej.

Artykuł 2
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

(1) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt wskazany w rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [*do uzupełnienia po przyjęciu rozporządzenia, wraz z datą przyjęcia i pełną nazwą*] [wytyczne dotyczące TEN-T][38], rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [*do uzupełnienia po przyjęciu rozporządzenia, wraz z datą przyjęcia i pełną nazwą*] [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej][39] lub rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne INFSO] Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [*do uzupełnienia po przyjęciu rozporządzenia, wraz z datą przyjęcia i pełną nazwą*][40];

(2) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;

(3) „roboty” oznaczają, w zależności od przypadku, 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;

(4) „prace studyjne” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, w tym analizy przygotowawcze, studia wykonalności, analizy oceniające, testy i analizy zatwierdzające, także w postaci oprogramowania, oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do pełnego zdefiniowania i opracowania

---

38 Dz.U. L […], s. […].
39 Dz.U. L […], s. […].
40 Dz.U. L […], s. […].

projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego;

(5) „działania wspierające program” oznaczają środki towarzyszące niezbędne do realizacji instrumentu „Łącząc Europę” oraz szczegółowych wytycznych odnoszących się do poszczególnych sektorów, takie jak usługi (mianowicie pomoc techniczna), a także analizy przygotowawcze, studia wykonalności, czynności związane z monitorowaniem, kontrolą audytem i oceną, które są bezpośrednio wymagane do zarządzania instrumentem „Łącząc Europę” oraz realizacji jego celów, w szczególności analizy, spotkania, informacje, tworzenie map infrastruktury, programy twinningowe, działania w zakresie rozpowszechniania informacji, podnoszenia świadomości i komunikacji, wydatki związane z sieciami IT skupiające się na wymianie informacji, wraz z pozostałymi wydatkami na pomoc techniczną i administracyjną, która może być niezbędna do celów zarządzania instrumentem „Łącząc Europę” lub wdrożenia szczegółowych wytycznych odnoszących się do poszczególnych sektorów;

(6) „działanie” oznacza wszelką działalność niezbędną do realizacji projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, niezależną finansowo, technicznie lub czasowo;

(7) „koszty kwalifikowalne” mają takie samo znaczenie jak w rozporządzeniu Komisji (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe];

(8) „beneficjent” oznacza państwo członkowskie, organizację międzynarodową, przedsiębiorstwo państwowe lub prywatne, bądź organ, wybrane do otrzymania wsparcia finansowego na mocy niniejszego rozporządzenia i zgodnie z zasadami określonymi w każdym programie prac;

(9) „instytucja wdrażająca” oznacza przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, bądź organ publiczny lub prywatny, wyznaczone przez beneficjenta będącego państwem członkowskim lub organizacją międzynarodową do realizacji działania. Beneficjent wyznacza instytucję wdrażającą na własną odpowiedzialność oraz, jeżeli wymagane jest udzielenie zamówienia, zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie zamówień publicznych;

(10) „sieć bazowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) XXXX/2012 (wytyczne dotyczące TENT-T);

(11) „korytarze sieci bazowej” oznaczają instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) XXXX/2012 (wytyczne dotyczące TENT-T) i załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

(12) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną skutkującą przerwaniem systemu, co z kolei wpływa na ciągłość długodystansowych przepływów. Tego rodzaju barierę można wyeliminować dzięki stworzeniu nowej infrastruktury, takiej jak mosty lub tunele niwelujące przeszkody typu nachylenie terenu, promień zakrętu, szerokość torów; Konieczności modernizacji istniejącej infrastruktury nie uznaje się za wąskie gardło;

(13) „priorytet” oznacza jeden z priorytetów w zakresie infrastruktury energetycznej o numerze od 1 do 8 oraz od 10 do 12 zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej];

(14) „infrastruktura energetyczna” oznacza infrastrukturę określoną w art. 2 rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej];

(15) „sieci szerokopasmowe” oznaczają przewodowe i bezprzewodowe (w tym satelitarne) sieci dostępu, infrastrukturę pomocniczą i sieci bazowe zdolne do zapewnienia połączenia o bardzo dużej prędkości, zgodnie z definicją w art. 3 rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO];

(16) „infrastruktura usług cyfrowych” oznacza usługi sieciowe świadczone elektronicznie – zazwyczaj przez internet – zapewniające transeuropejskie interoperacyjne usługi realizowane w interesie publicznym, tj. stwarzające możliwości działania obywatelom, przedsiębiorstwom i administracjom rządowym, zgodnie z definicją w art. 3 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne INFSO];

(17) „platformy usług podstawowych” oznaczają usługi określone w załączniku do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO];

(18) „usługi ogólne” oznaczają usługi określone w załączniku do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO];

(19) „funkcjonowanie i utrzymanie usług” oznacza zapewnianie ciągłości funkcjonowania określonej infrastruktury usług cyfrowych, szczegółowo opisanej w załączniku do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO];

(20) „krajowe organy regulacyjne” oznaczają organy określone w art. 3 dyrektywy 2002/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie wspólnych ram regulacyjnych sieci i usług łączności elektronicznej (dyrektywa ramowa)[41].

Artykuł 3
Cele ogólne

Instrument „Łącząc Europę” umożliwia przygotowanie i realizację projektów będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach energetycznym, transportu i telekomunikacji. W szczególności instrument „Łącząc Europę” ma wpierać realizację projektów służących opracowaniu lub budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji. W związku z tym instrument „Łącząc Europę” służy realizacji następujących celów:

(a) przyczynia się do inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich, przynosząc tym samym korzyści dla całej Unii Europejskiej w zakresie konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach jednolitego rynku oraz kreując bardziej sprzyjające inwestycjom publicznym i prywatnym otoczenie dzięki połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim finansowaniem unijnym, a także dzięki wykorzystaniu synergii między sektorami. Poziom realizacji tego celu będzie oceniany na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących

[41] Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 33.

przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowanych poprzez instrumenty finansowe określone niniejszym rozporządzeniem;

(b) umożliwia Unii osiągnięcie do 2020 r. poziomów docelowych w postaci 20 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych[42], 20 % zwiększenia efektywności energetycznej i podniesienia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20%, przy jednoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.

Artykuł 4
Szczegółowe cele sektorowe

1. Oprócz ogólnych celów określonych w art. 3 instrument „Łącząc Europę" powinien przyczyniać się do realizacji następujących, szczegółowych celów sektorowych:

(a) w dziedzinie transportu instrument „Łącząc Europę" powinien wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w art. 4 rozporządzenia (UE) nr xxxx/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T]:

(i) usunięciu wąskich gardeł i uzupełnieniu brakujących połączeń – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby nowych i zmodernizowanych połączeń transgranicznych oraz usuniętych wąskich gardeł na szlakach transportowych, które skorzystały z CEF;

(ii) zapewnieniu zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie długości sieci kolei konwencjonalnych w UE-27 i długości sieci kolei dużych prędkości w UE-27;

(iii) optymalizacji integracji poszczególnych rodzajów transportu i ich wzajemnych połączeń oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych. Realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby portów i portów lotniczych połączonych z siecią kolejową;

(b) w dziedzinie energetyki instrument „Łącząc Europę" powinien wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w rozporządzeniu (UE) nr xxxx/2012:

(i) promowaniu dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego oraz interoperacyjności transgranicznych sieci energii elektrycznej i gazu, w tym poprzez zagwarantowanie, że żadne państwo członkowskie nie pozostanie odizolowane od sieci europejskiej – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby projektów faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wąskie gardła;

[42] W sprzyjających okolicznościach do 30 %.

(ii) zapewnieniu Unii bezpieczeństwa dostaw – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie wytrzymałości systemu i jego bezpiecznego funkcjonowania, a także na podstawie liczby projektów umożliwiających dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, partnerskich dostawców i szlaków przesyłowych;

(iii) zapewnieniu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w szczególności poprzez rozwiązania sprzyjające włączeniu energii ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych i rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie ilości energii ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania, a także sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF;

(c) w dziedzinie telekomunikacji instrument „Łącząc Europę" powinien zapewniać działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w rozporządzeniu (UE) nr xxxx/2012 [wytyczne INFSO]:

(i) przyspieszeniu wdrożenia szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych oraz ich uruchomienia, w tym przez małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie poziomu pokrycia szybką i ultraszybką siecią szerokopasmową oraz na podstawie liczby gospodarstw domowych posiadających dostęp do internetu szerokopasmowego o prędkości powyżej 100 Mbps;

(ii) promowaniu wzajemnych połączeń i interoperacyjności krajowych usług publicznych świadczonych online, a także dostępu do takich sieci – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie odsetka obywateli i przedsiębiorstw korzystających z usług publicznych online oraz dostępności takich usług w wymiarze transgranicznym.

Artykuł 5
Budżet

1. Kopertę finansową dla realizacji instrumentu „Łącząc Europę" na lata 2014–2020 ustala się na 50 000 000 000 EUR[43]. Kwota ta podlega podziałowi między sektory, o których mowa w art. 3, w następujący sposób:

a) transport: 31 694 000 000 EUR, z czego 10 000 000 000 EUR przenosi się z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności;

b) energetyka: 9 121 000 000 EUR;

c) telekomunikacja: 9 185 000 000 EUR.

[43] Wszystkie kwoty w cenach stałych z 2011 r. Odpowiednie kwoty wyrażone w aktualnych cenach podano w ocenie skutków finansowych regulacji.

2. Koperta finansowa instrumentu „Łącząc Europę” może obejmować wydatki dotyczące czynności związanych z fazą przygotowawczą, monitorowaniem, kontrolą, audytem i oceną, które są wymagane do zarządzania programem i realizacji jego celów, w szczególności analizy, spotkania ekspertów, w zakresie, w jakim dotyczą ogólnych celów niniejszego rozporządzenia, koszty związane z sieciami IT służącymi przetwarzaniu i wymianie informacji, a także wszelkie koszty obsługi technicznej i administracyjnej poniesione przez Komisję w związku z zarządzaniem programem.

   Przydzielone środki finansowe mogą także obejmować koszty niezbędnej obsługi technicznej i administracyjnej, aby zapewnić przejście między programem a środkami przyjętymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007[44]. W razie konieczności środki można wpisać do budżetu poza rok 2020 na pokrycie podobnych wydatków, aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zostały jeszcze zakończone przed dniem 31 grudnia 2020 r.

3. W następstwie śródokresowej oceny zgodnie z art. 26 ust. 1 Komisja może przenosić środki pomiędzy sektorami w ramach przydzielonych kwot zgodnie z ust. 1, z wyjątkiem 10 000 000 000 EUR przeniesionych z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w sektorze transportu w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

ROZDZIAŁ II
FORMY FINANSOWANIA I PRZEPISY FINANSOWE

Artykuł 6
Formy pomocy finansowej

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

2. Komisja może powierzyć częściową realizację instrumentu „Łącząc Europę” organom określonym w art. 55 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe].

Artykuł 7
Kwalifikowalność i warunki pomocy finansowej

1. Jedynie działania związane z realizacją projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniami (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-E], (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej] oraz (UE) XXX/2012 [wytyczne INFSO], a także działania wspierające program, kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, instrumentów finansowych oraz zamówień.

---

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

2. W dziedzinie transportu jedynie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] oraz działania wspierające program kwalifikują się do otrzymania 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:

(a) działania służące realizacji sieci bazowej zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], w tym wdrożenie nowych technologii i rozwiązań innowacyjnych zgodnie z art. 39 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(b) prace studyjne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(c) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) i d) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(d) działania wspierające systemy zarządzania ruchem zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(e) działania wspierające usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 38 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(f) działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy poprzez modernizację obecnie używanego taboru;

(g) działania wspierające program.

Projekty związane z transportem obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej, jeżeli między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a zainteresowanymi państwami trzecimi została zawarta pisemna umowa w sprawie ukończenia odcinka transgranicznego. W wyjątkowych przypadkach, gdy dany projekt jest niezbędny do celów połączenia z siecią sąsiadującego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, ale faktycznie nie przecina granicy, pisemna umowa, o której mowa powyżej, nie jest wymagana.

Dotacje na rzecz projektów o rozpoznawalnych źródłach przychodów opartych na użytkownikach będą w pierwszej kolejności dostępne na cele związane z przygotowaniem projektów, a w szczególności oceną PPP.

3. W dziedzinie energetyki szczegółowe warunki kwalifikowalności działań, służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, do uzyskania unijnej pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych i dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia określa art. 15 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej].

4. W dziedzinie telekomunikacji wszystkie działania w sektorze telekomunikacji służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania wspierające program określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO] kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, zamówień i instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ III
DOTACJE

Artykuł 8
Forma dotacji i koszty kwalifikowalne

1. Dotacje przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mogą przyjmować dowolną formę określoną w art. XXX rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe].

   Programy prac określają formy dotacji, które mogą być zastosowane w odniesieniu do finansowania przedmiotowych działań.

2. Wydatki mogą być kwalifikowalne od daty złożenia wniosku o pomoc finansową. [Wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym programie wieloletnim mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2014 r.]

3. Kwalifikowalne mogą być wyłącznie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących terytorium państw trzecich, jeżeli przedmiotowe działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.

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

5. Kwalikowalne mogą być wydatki na badania środowiskowe związane z ochroną środowiska naturalnego i dostosowaniem się do prawa unijnego.

6. Wydatki związane z nabyciem ziemi nie są kosztem kwalifikowanym.

7. VAT nie jest kosztem kwalifikowalnym.

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

Artykuł 9
Warunki udziału

1. Wnioski mogą być składane przez pojedyncze lub działające w większej liczbie państwa członkowskie, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, bądź przedsiębiorstwa lub instytucje publiczne lub prywatne ustanowione w państwach członkowskich.

2. W tym celu wnioski mogą być składane przez podmioty, które nie posiadają osobowości prawnej zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, pod warunkiem że ich przedstawiciele są umocowani do podejmowania zobowiązań 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.

4. W razie konieczności realizacji celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, państwa trzecie i podmioty ustanowione w państwach trzecich mogą uczestniczyć w działaniach służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

   Nie mogą one uzyskać finansowania na podstawie niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla realizacji celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

   W razie konieczności bardziej skutecznego wykonania odpowiednich działań służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w państwach trzecich zgodnie z rozporządzeniami(UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-E], (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej] oraz (UE) nr XXX/2012 [wytyczne INFSO], finansowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może być łączone z finansowaniem objętym innymi stosownymi rozporządzeniami unijnymi. W takim przypadku Komisja może podjąć decyzję, w formie aktu wykonawczego, o jednym obowiązującym zestawie przepisów dotyczących realizacji działań.

5. Zgodę państw członkowskich, których dotyczy działanie, dołącza się do wszystkich składanych wniosków o dotacje, z wyjątkiem działań w dziedzinie telekomunikacji i w dziedzinie transportu w zakresie zarządzania ruchem lotniczym.

6. Wieloletnie i roczne programy prac mogą określać dodatkowe, szczegółowe zasady składania wniosków.

Artykuł 10
Stawki finansowania

1. Z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. XXX rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe], wnioski wybiera się w drodze zaproszenia do składania ofert w oparciu o program prac określony w art. 17.

2. W dziedzinie transportu:

   (a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne, wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

   (b) w odniesieniu do dotacji na roboty:

(i) koleje i śródlądowe drogi wodne: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych; stawki finansowania mogą zostać podniesione do 30 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł; stawka finansowania może zostać podniesiona do 40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi;

(ii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, działania ograniczające hałas powodowany przez kolejowy ruch towarowy poprzez modernizację obecnie używanego taboru, a także rozwój portów i platform multimodalnych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych;

(c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi zarządzania ruchem:

(i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS): wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(ii) systemy zarządzania ruchem, usługi transportu towarowego, bezpieczne miejsca parkingowe na drogach i sieć bazowa, a także działania wspierające rozwój autostrad morskich: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych;

3. W dziedzinie energetyki:

(a) wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych prac studyjnych i robót;

(b) stawki współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 80 % dla działań, które, w oparciu o elementy określone w art. 15 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej], zapewniają wysoki poziom regionalnego i ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw lub zwiększają poziom solidarności w Unii, bądź obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.

4. W dziedzinie telekomunikacji:

(a) działania w zakresie sieci szerokopasmowych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(b) działania w zakresie usług ogólnych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 75 % kosztów kwalifikowalnych;

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

(d) działania wspierające program, obejmujące tworzenie map infrastruktury, programy twinningowe i obsługę techniczną: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 75 % kosztów kwalifikowalnych;

5. Stawki współfinansowania podane wyżej mogą zostać podniesione o maksymalnie 10 punktów procentowych dla działań charakteryzujących się synergiami międzysektorowymi, realizujących cele w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu, podnoszących poziom odporności na skutki zmiany klimatu lub ograniczających emisje gazów cieplarnianych. Możliwość podniesienia stawek współfinansowania nie dotyczy stawek, o których mowa w art. 11.

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

Artykuł 11

Specjalne zaproszenia do składania wniosków o fundusze przeniesione z Funduszu Spójności w dziedzinie transportu

1. Jeśli chodzi o 10 000 000 000 EUR przeniesione z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXX] z przeznaczeniem dla państw członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, ogłaszane będą specjalne zaproszenia dotyczące projektów związanych z realizacją sieci bazowej wyłącznie w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

2. Przepisy mające zastosowanie do sektora transportu na podstawie niniejszego rozporządzenia stosuje się do specjalnych zaproszeń do składania wniosków, o których mowa powyżej. W trakcie realizacji tych zaproszeń największy możliwy priorytet nadaje się projektom odpowiadającym alokacjom krajowym w ramach Funduszu Spójności.

3. Nie naruszając przepisów art. 10, oraz w odniesieniu do 10 000 000 000 EUR przeniesionych z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXX] do wydatkowania w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, maksymalne stawki finansowania odpowiadają stawkom obowiązującym w przypadku Funduszu Spójności, określonym w art. 22 i art. 110 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [rozporządzenie ustanawiające 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 objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1083/2006][45] dla następujących działań:

   (a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne:

   (b) w odniesieniu do dotacji na roboty:

      (i) koleje i śródlądowe drogi wodne;

      (ii) działania wspierające budowę odcinków transgranicznych;

[45] COM(2011) 615 wersja ostateczna

(iii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, rozwój platform multimodalnych i portów;

(c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi zarządzania ruchem:

(i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS);

(ii) systemy zarządzania ruchem.

Artykuł 12
Anulowanie, zmniejszenie, zawieszenie i wstrzymanie dotacji

1. Komisja anuluje, z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków, pomoc finansową przyznaną na działania, których realizacji nie rozpoczęto w ciągu jednego roku od daty rozpoczęcia działania ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy.

2. Komisja może zawiesić, zmniejszyć, odebrać lub wstrzymać pomoc finansową zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr XXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe], w szczególności:

(a) w przypadku nieprawidłowości, do których doszło w trakcie realizacji działania, odnoszących się do przepisów prawa unijnego;

(b) w przypadku nieprzestrzegania warunków regulujących przyznanie dotacji, zwłaszcza jeżeli bez zgody Komisji wprowadzono poważną zmianę wpływającą na charakter projektu lub działania;

(c) w wyniku oceny postępów w realizacji projektu, zwłaszcza w przypadku poważnych opóźnień w realizacji działania.

3. Komisja może zażądać 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 jednej z decyzji przewidzianych w ust. 1, 2 i 3 Komisja analizuje daną sprawę i informuje zainteresowanych beneficjentów, aby umożliwić im przedstawienie uwag w określonym terminie.

ROZDZIAŁ IV
UDZIELANIE ZAMÓWIEŃ

Artykuł 13
Udzielanie zamówień

1. Procedury zamówień publicznych przeprowadzane przez Komisję lub przez jeden z organów określonych w art. 6 ust. 2, w imieniu własnym lub wspólnie z państwami członkowskimi:

(a) mogą określać szczegółowe warunki, takie jak miejsce wykonywania zleconych zadań, w przypadkach odpowiednio uzasadnionych koniecznością realizacji celów działań oraz pod warunkiem, że warunki te nie naruszają zasad regulujących zamówienia publiczne;

(b) mogą przewidywać możliwość wyrażenia zgody na udzielenie większej liczby zamówień w ramach tej samej procedury („zakupy u wielu dostawców").

2. W odpowiednio uzasadnionych przypadkach i jeżeli wymaga tego realizacja działań, ust. 1 może mieć również zastosowanie do procedur udzielania zamówień przeprowadzanych przez beneficjentów dotacji.

ROZDZIAŁ V
INSTRUMENTY FINANSOWE

Artykuł 14
Rodzaj instrumentów finansowych

1. Instrumenty finansowe określone zgodnie z tytułem VIII rozporządzenia (WE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe 2012] mogą być stosowane w celu ułatwienia dostępu do finansowania podmiotom prowadzącym działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr XXXX/2012, (UE) nr XXX/2012 i (UE) nr XXX/2012, 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.

2. Instrumenty finansowe ustanowione na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007 mogą być łączone, w stosownych przypadkach, z instrumentami stworzonymi na podstawie instrumentu „Łącząc Europę".

3. Stosowane 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 obligacje projektowe wyemitowane przez instytucję finansową na jej własne zasoby z wkładem finansowym Unii w zasilenie i/lub przydział kapitału;

c) wszelkie pozostałe instrumenty.

Artykuł 15
Warunki przyznawania pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych

1. Działania wspierane za pomocą instrumentów finansowych są wybierane na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy" i sprzyjają dywersyfikacji sektorowej zgodnie z art. 3 i 4, a także stopniowej dywersyfikacji geograficznej w poszczególnych państwach członkowskich.

2. Unia, państwa członkowskie oraz pozostali inwestorzy mogą przekazać dodatkowe środki w stosunku do środków uzyskanych dzięki instrumentom finansowym, pod warunkiem że Komisja wyrazi zgodę na zmianę kryteriów kwalifikowalności działań lub strategii inwestycyjnej instrumentu, która może okazać się konieczna dla wniesienia dodatkowych środków.

3. Instrumenty finansowe mają na celu zachowanie wartości aktywów przekazanych z budżetu UE. Mogą one generować zyski na akceptowalnym poziome, aby sprostać oczekiwaniom pozostałych partnerów lub inwestorów.

4. Instrumenty finansowe mogą być łączone z dotacjami finansowanymi z budżetu Unii, w tym także na podstawie niniejszego rozporządzenia.

5. Programy prac mogą ustanawiać dodatkowe warunki zgodnie z określonymi potrzebami poszczególnych sektorów.

6. Zgodnie z art. 18 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe], dochody i płatności wygenerowane za pośrednictwem danego instrumentu finansowego przydziela się do tego instrumentu. W przypadku instrumentów finansowych ustanowionych już w wieloletnich ramach finansowych obejmujących lata 2007-2013 dochody i płatności wygenerowane w ramach transakcji rozpoczętych w tym okresie przydziela się na dany instrument finansowy na lata 2014-2020.

Artykuł 16
Działania w państwach trzecich

Działania w państwach trzecich mogą być wspierane za pomocą instrumentów finansowych, jeżeli jest to konieczne dla realizacji projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

ROZDZIAŁ VI
PROGRAMOWANIE, REALIZACJA I KONTROLA

Artykuł 17
Wieloletnie lub roczne programy prac

1. Komisja przyjmuje wieloletnie i roczne programy prac dla każdego sektora. Komisja może także przyjąć wieloletnie i roczne programy prac, które obejmują więcej niż jeden sektor. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

2. Wieloletni program prac podlega przeglądowi przynajmniej w połowie okresu. W razie konieczności Komisja poddaje przeglądowi wieloletni program prac w drodze aktu wykonawczego. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

3. Wieloletni program prac w dziedzinie transportu przyjmuje się dla projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wymienionych w części I załącznika do niniejszego rozporządzenia.

   Kwota koperty finansowej mieści się w przedziale 80–85 % zasobów budżetowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a).

4. Wieloletnie programy prac w dziedzinie energetyki i telekomunikacji zawierają wytyczne strategiczne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i mogą obejmować konkretne projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania.

5. Roczne sektorowe programy prac w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji przyjmuje się dla projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania nieujętych w programie wieloletnim.

6. Stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w ust. 1, Komisja, ustanawiając wieloletnie i roczne, sektorowe programy prac, ustala kryteria selekcji i udzielania zamówień zgodne z celami i priorytetami określonymi:

   (a) dla transportu – w rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

   (b) dla energetyki – w rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej sieci energetycznej];

   (c) dla telekomunikacji – w rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne INFSO];

7. Programy prac podlegają koordynacji w celu wykorzystania synergii między sektorami transportu, energetyki i telekomunikacji, w szczególności w takich obszarach jak inteligentne sieci energetyczne, mobilność elektryczna, inteligentne i zrównoważone systemy transportowe lub wspólne prawa dostępu. Można organizować wielosektorowe zaproszenia do składania wniosków.

Artykuł 18
Transze roczne

Zobowiązania budżetowe mogą być podzielone na transze roczne. W takim wypadku Komisja przeznacza poszczególne transze roczne, uwzględniając postęp prac nad realizacją działań otrzymujących pomoc finansową, przewidywane potrzeby oraz dostępność zasobów budżetowych.

Beneficjenci dotacji oraz, w stosownych przypadkach w odniesieniu do instrumentów finansowych, zainteresowane instytucje finansowe otrzymują informacje na temat orientacyjnego harmonogramu zobowiązań dotyczących poszczególnych transz rocznych.

Artykuł 19
Przeniesienie środków na kolejny rok

Środki, które nie zostały wykorzystane do końca roku budżetowego, na który zostały zapisane, zostają automatycznie przeniesione na kolejny rok.

[Artykuł 20
Akty delegowane

Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25 w celu uzupełnienia lub modyfikacji wykazów znajdujących się w załączniku.]

Artykuł 21
Obowiązki beneficjentów i państw członkowskich

W ramach swoich kompetencji i nie naruszając 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.

W odniesieniu do projektów w sektorze transportu i energetyki państwa członkowskie prowadzą monitoring techniczny i kontrolę finansową działań w ścisłej współpracy z Komisją oraz poświadczają stan faktyczny i zgodność wydatków poniesionych z tytułu projektów lub części projektów. Państwa członkowskie mogą domagać się udziału Komisji w kontrolach przeprowadzanych na miejscu.

W szczególności w dziedzinie telekomunikacji krajowe organy regulacyjne dokładają wszelkich starań, aby zapewnić niezbędną pewność prawną i warunki inwestycyjne ułatwiające realizację projektów, którym przyznano unijną pomoc finansową na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Państwa członkowskie informują Komisję w trybie ciągłym, w stosownych przypadkach poprzez interaktywne systemy informacji geograficznej i technicznej, które w odniesieniu do transeuropejskich sieci transportowych oznaczają TENtec, o postępach w realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz inwestycjach poczynionych w tym celu, w tym o wielkości wsparcia przeznaczonego na realizację celów dotyczących zmiany klimatu.

Artykuł 22
Zgodność z polityką Unii i prawem unijnym

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

Artykuł 23
Ochrona interesów finansowych Unii

1. Komisja przyjmuje odpowiednie środki zapewniające, w trakcie realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ochronę interesów finansowych Unii przez stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i innym

bezprawnym działaniom, przez skuteczne kontrole oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, przez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych oraz, w stosownych przypadkach, przez skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary.

2. Komisja lub jej przedstawiciele oraz Trybunał Obrachunkowy mają uprawnienia do audytu, na podstawie dokumentacji i na miejscu, wobec wszystkich beneficjentów dotacji, instytucji wdrażających, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymują środki od Unii.

3. Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) jest upoważniony do przeprowadzania kontroli i inspekcji na miejscu u podmiotów gospodarczych korzystających bezpośrednio lub pośrednio z takiego finansowania, zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu (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[46], w celu określenia, czy zaszło nadużycie finansowe, korupcja lub jakiekolwiek inne bezprawne działanie, które wywiera wpływ na interesy finansowe Unii Europejskiej w związku z umową o udzielenie dotacji, decyzją o udzieleniu dotacji lub zamówieniem dotyczącym finansowania przez Unię.

4. Nie naruszając przepisów powyższych akapitów, w umowach o współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi oraz umowach o udzielenie dotacji, decyzjach o udzieleniu dotacji i zamówieniach wynikających z wdrożenia niniejszego rozporządzenia wyraźnie upoważnia się Komisję, Trybunał Obrachunkowy i OLAF do prowadzenia takich audytów, kontroli i inspekcji na miejscu.

TYTUŁ II
PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 24
Komitety

1. Komisja jest wspierana przez komitet koordynujący instrument. 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.

3. Komitet zapewnia horyzontalny przegląd programów prac określonych w art. 18, aby zapewnić spójność oraz rozpoznanie i wykorzystanie synergii między sektorami.

[46] Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2.

Artykuł 25
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 20, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 20, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu *w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 20 wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, lub pod warunkiem, że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące.

Artykuł 26
Ocena

1. Nie później niż w połowie 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie z oceny na temat realizacji celów wszystkich środków (na poziomie wyników i skutków), skuteczności wykorzystania zasobów i europejskiej wartości dodanej, pod kątem decyzji o przedłużeniu, modyfikacji lub zawieszeniu środków. W ocenie uwzględnia się ponadto kwestie uproszczenia, wewnętrznej i zewnętrznej spójności, dalszego znaczenia wszystkich celów, a także wkładu środków w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Uwzględnia się także wyniki oceny długoterminowych skutków poprzednich środków.

2. 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 ekonomiczną, społeczną i terytorialną, jak również 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. Ocena ex post jest podstawą decyzji o ewentualnym przedłużeniu, modyfikacji lub zawieszeniu odpowiedniego środka.

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

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

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

6. Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego będącego beneficjentem 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 27
Informacja, komunikacja i jawność

1. Beneficjenci oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane państwa członkowskie, dopilnowują, aby pomocy przyznanej na podstawie niniejszego rozporządzenia towarzyszyła odpowiednia promocja 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". Ponadto budżet przeznaczony na działania komunikacyjne na podstawie niniejszego rozporządzenia obejmuje także komunikację wewnętrzną dotyczącą priorytetów polityki unijnej[47].

Artykuł 28
Przepisy przejściowe

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontynuację albo modyfikację, w tym całkowite lub częściowe anulowanie, przedmiotowych projektów, aż do ich zamknięcia, bądź pomocy finansowej udzielonej przez Komisję na podstawie rozporządzeń (WE) nr 2236/95 i (WE) nr 680/2007, lub wszelkich innych przepisów prawa mających zastosowanie do tej pomocy na dzień 31 grudnia 2013 r., które nadal stosuje się do przedmiotowych działań aż do ich zamknięcia.

Artykuł 29
Uchylenie

Nie naruszając przepisów art. 28 niniejszego rozporządzenia, uchyla się rozporządzenie (WE) nr 680/2007 z dniem 1 stycznia 2014 r.

[47] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Budżet z perspektywy „Europy 2020", część II (poszczególne dziedziny polityki), COM(2011) 500 wersja ostateczna z 29.6.2011, s. 7.

Artykuł 30
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego 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.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ I: WYKAZ WSTĘPNIE USTALONYCH PROJEKTÓW ZWIĄZANYCH Z SIECIĄ BAZOWĄ W DZIEDZINIE TRANSPORTU

a) Priorytety horyzontalne

Innowacyjne zarządzanie i usługi	*Jednolita europejska przestrzeń powietrzna - SESAR*
Innowacyjne zarządzanie i usługi	*Systemy zarządzania ruchem drogowym, kolejowym i śródlądowym (ITS, ERTMS i RIS)*
Innowacyjne zarządzanie i usługi	*Porty i porty lotnicze sieci bazowej*

Korytarze sieci bazowej

1. Korytarz Bałtyk – Adriatyk

Helsinki – Tallinn – Ryga – Kowno – Warszawa – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń
Katowice – Żylina – Bratysława – Wiedeń
Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Wenecja – Bolonia – Rawenna

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Helsinki – Tallinn	porty, autostrady morskie	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych i ich wzajemnych połączeń, autostrady morskie (w tym potencjał w zakresie łamania lodu)
Tallinn – Ryga – Kowno – Warszawa	kolej	(szczegółowe) prace studyjne dla nowej, w pełni interoperacyjnej, linii o rozstawie szyn UIC; roboty związane z nową linią rozpoczną się przed 2020 r.; wzajemne połączenia kolej – porty lotnicze/porty
Gdynia – Katowice	kolej	modernizacja
Gdynia, Gdańsk	porty	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Warszawa – Katowice	kolej	modernizacja
Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń oraz Katowice – Żylina – Bratysława – Wiedeń	kolej	modernizacja, zwłaszcza odcinków transgranicznych PL-CZ, PL-SK i SK-AT; (dalszy) rozwój platform multimodalnych

Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Udine – Wenecja – Rawenna	kolej	modernizacja i roboty w toku; (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Triest, Wenecja, Rawenna	porty	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych

2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Granica BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
granica BY – Warszawa – Poznań – granica Niemiec	kolej	modernizacja istniejącej linii, prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
granica PL – Berlin – Hanower – Amsterdam/Rotterdam	kolej	modernizacja kilku odcinków (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hanower – Berlin)
kanały zachodnioniemieckie, Mittellandkanal, Hanower – Magdeburg – Berlin	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
śluzy Amsterdamu	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne w toku
Felixstowe – Midlands	kolej, port, platformy multimodalne	połączenia między portami i platformy multimodalne

3. Korytarz śródziemnomorski

Algeciras – Madryt – Tarragona
Sewilla – Walencja – Tarragona
Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Turyn – Mediolan – Wenecja – Lublana – Budapeszt – granica UA

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Algeciras – Madryt	kolej	prace studyjne w toku, roboty mają ruszyć przed 2015 r. i mają zostać zakończone w 2020 r.
Sewilla – Antequera – Granada – Almería – Kartagena – Murcia – Alicante – Walencja	kolej	prace studyjne i roboty

Walencja – Tarragona – Barcelona	kolej	budowa między 2014 r. a 2020 r.
Barcelona	port	połączenia kolejowe z portem i portem lotniczym
Barcelona – Perpignan	kolej	odcinek transgraniczny, roboty w toku, nowa linia ma powstać do 2015 r., modernizacja istniejącej linii
Perpignan – Montpellier	kolej	obwodnica kolejowa Nîmes – Montpellier ma być gotowa w 2017 r., Montpellier – Perpignan w 2020 r.
Lyon - Turyn	kolej	odcinek transgraniczny, roboty w tunelu podstawowym mają ruszyć przed 2020 r.; prace studyjne dotyczące dróg dojazdowych
Mediolan – Brescia	kolej	częściowa modernizacja, częściowo nowa linia dużych prędkości
Brescia – Wenecja – Triest	kolej	roboty mają rozpocząć się przed 2014 r. na kilku odcinkach
Mediolan – Mantua – Wenecja – Triest	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja, roboty
Triest – Divača	kolej	prace studyjne i częściowa modernizacja w toku; odcinek transgraniczny ma być zrealizowany po 2020 r.
Koper – Divača – Lublana – Maribor	kolej	prace studyjne i modernizacja/ częściowo nowa linia
węzeł Lublana	kolej	węzeł kolejowy Lublana, w tym platforma multimodalna; połączenie kolejowe z portem lotniczym
Maribor – Zalalövö	kolej	odcinek transgraniczny: prace studyjne, roboty mają rozpocząć się przed 2020 r.
Boba – Szekesferhervar	kolej	modernizacja
Budapeszt – Miszkolc –granica UA	kolej	modernizacja

4. Hamburg – Rostock – Burgas/granica TR – Pireus – Nikozja

Hamburg/Rostock – Berlin – Praga – Brno – Bratysława – Budapeszt – Arad – Timiszoara – Sofia
Sofia – Burgas/granica TR
Sofia – Saloniki – Pireus – Limassol – Nikozja

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Drezno – Praga	kolej	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości

Praga	kolej	modernizacja, obwodnica towarowa; połączenie kolejowe z portem lotniczym
Hamburg – Drezno – Praga – Pardubice	śródlądowe drogi wodne	modernizacja na Łabie
śluzy Děčín	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne
Brzecław – Bratysława	kolej	odcinek transgraniczny, modernizacja
Bratysława – Hegyeshalom	kolej	odcinek transgraniczny, modernizacja
Budapeszt – Arad – Timiszoara – Calafat	kolej	modernizacja na Węgrzech prawie zakończona, w Rumunii w toku
Vidin – Sofia – Burgas/granica TR Sofia – Saloniki – Ateny/Pireus	kolej	prace studyjne i roboty na odcinku Vidin – Sofia – Saloniki; modernizacja odcinka Sofia – Burgas/granica TR
Ateny/Pireus – Limassol	autostrady morskie	przepustowość portu i połączenia ze strefami przylegającymi do portu
Limassol – Nikozja	porty, platformy multimodalne	modernizacja połączenia intermodalnego

5. Helsinki – Valletta

Helsinki – Turku – Sztokholm – Malmö – Kopenhaga – Fehmarn – Hamburg – Hanower
Brema – Hanower – Norymberga – Monachium – Brenner – Werona – Bolonia – Rzym – Neapol – Bari
Neapol – Palermo – Valletta

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Kotka/Hamina – Helsinki	port, kolej	połączenia ze strefami przylegającymi do portu, modernizacja linii kolejowej
Helsinki	kolej	połączenie kolejowe z portem lotniczym
granica RU – Helsinki	kolej	roboty w toku
Turku – Sztokholm	porty, autostrady morskie	połączenia ze strefami przylegającymi do portu, potencjał w zakresie łamania lodu
Sztokholm – Malmö (trójkąt nordycki)	kolej	roboty w toku na określonych odcinkach

Fehmarn	kolej	prace studyjne w toku, prace konstrukcyjne dotyczące stałego połączenia Fehmarn Belt między 2014 r. a 2020 r.
Kopenhaga – Hamburg przez Fehmarn: drogi dojazdowe	kolej	drogi dojazdowe w Danii mają zostać ukończone do 2020 r., drogi dojazdowe w Niemczech mają zostać ukończone w dwóch etapach (2020 r. i 2027 r.)
Hamburg/Brema – Hanower	kolej	roboty mają rozpocząć się przed 2020 r.
Monachium – Wörgl	kolej	dojazd do tunelu bazowego Brenner i odcinek transgraniczny: prace studyjne
tunel bazowy Brenner	kolejowy	prace studyjne i roboty
Fortezza – Werona	kolej	prace studyjne i roboty
Neapol – Bari	kolej	prace studyjne i roboty
Neapol – Reggio Calabria	kolej	modernizacja
Messyna – Palermo	kolej	modernizacja (pozostałych odcinków)
Palermo – Valletta	porty, autostrady morskie	połączenia ze strefami przylegającymi do portu
Valletta – Marsaxlokk	port, port lotniczy	wdrożenie systemu zarządzania ruchem, modernizacja połączenia intermodalnego

6. Genua – Rotterdam

Genua – Mediolan/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Bazylea – Mannheim – Kolonia
Kolonia – Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Kolonia– Liège – Bruksela – Zeebrugge

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Genua – Mediolan/Novara – granica CH	kolej	prace studyjne; roboty rozpoczną się przed 2020 r.
Bazylea – Rotterdam/Amsterdam/Antwerpia	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Karlsruhe – Bazylea	kolej	prace mają zostać zakończone do końca 2020 r.
Frankfurt – Mannheim	kolej	prace studyjne w toku

Zevenaar – Emmerich - Oberhausen	kolej	prace mają zostać zakończone do 2017 r.
Zeebrugge	port	śluzy: prace studyjne w toku

7. Lizbona - Strasburg

Sines/Lizbona – Madryt – Valladolid
Lizbona – Aveiro – Porto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paryż – Mannheim/Strasburg

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
kolej dużych prędkości Sines/Lizbona – Madryt	kolej, porty	prace studyjne i roboty w toku, modernizacja połączenia intermodalnego portów Sines/Lizbona
kolej dużych prędkości Porto – Lizbona	kolej	prace studyjne w toku
połączenie kolejowe Aveiro – Hiszpania	kolej	odcinek transgraniczny: roboty w toku
połączenie kolejowe Bergara – San Sebastián – Bayonne	kolej	zakończenie spodziewane w Hiszpanii do 2016 r., we Francji do 2020 r.
Bayonne – Bordeaux	kolej	konsultacje społeczne w toku
Tours – Bordeaux	kolej	roboty w toku
Paryż	kolej	południowa obwodnica dużych prędkości
Baudrecourt – Mannheim	kolej	modernizacja
Baudrecourt – Strasburg	kolej	roboty w toku, mają zostać zakończone do 2016 r.

8. Dublin – Londyn – Paryż – Bruksela

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham
Glasgow/Edynburg – Birmingham
Birmingham – Londyn – Lille – Bruksela
Dublin/Cork/Southampton – Hawr – Paryż
Londyn – Dover – Calais – Paryż

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Dublin – Belfast	kolej	modernizacja; połączenia z DART (Dublin)

Glasgow – Edynburg	kolej	modernizacja
kolej dużych prędkości 2	kolej	prace studyjne
Swansea – Cardiff – Bristol – Londyn	kolej	modernizacja
Dublin, Cork, Southampton, Hawr	porty	połączenia ze strefami przylegającymi do portu
Hawr – Paryż	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Hawr – Paryż	kolej	prace studyjne
Calais – Paryż	kolej	wstępne prace studyjne

9. Amsterdam – Bazylea/Lyon – Marsylia

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpia – Bruksela – Luksemburg
Luksemburg – Dijon – Lyon
Luksemburg – Strasburg – Bazylea

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
Maas	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Albertkanaal	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Terneuzen	morski	śluzy: prace studyjne w toku
Terneuzen – Gandawa	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja
Antwerpia	morski, port	śluzy: prace studyjne w toku, port: połączenia ze strefami przylegającymi do portu
Kanał Sekwany – Escaut	śródlądowe drogi wodne	projekt zakończony, rozpoczęty dialog konkurencyjny, całkowite zakończenie do 2018 r.
modernizacja dróg wodnych w Walonii	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja
Bruksela – Luksemburg – Strasburg	kolej	roboty w toku
Strasburg – Miluza – Bazylea	kolej	modernizacja

połączenia kolejowe Luksemburg – Dijon – Lyon (TGV Ren – Rodan)	kolej	prace studyjne i roboty
Lyon	kolej	wschodnia obwodnica: prace studyjne i roboty
Kanał Saône – Mozela/Ren	śródlądowe drogi wodne	wstępne prace studyjne w toku
Rodan	śródlądowe drogi wodne	modernizacja

10. Korytarz Strasburg – Dunaj

Strasburg – Stuttgart – Monachium – Wels/Linz
Strasburg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Norymberga – Regensburg – Passau – Wels/Linz
Wels/Linz – Wiedeń – Budapeszt – Arad – Braszów – Bukareszt – Konstanca - Sulina

Wstępnie ustalone odcinki	**Rodzaj transportu**	**Opis/terminy**
połączenie kolejowe Strasburg – Kehl Appenweier	kolej	roboty na połączeniu Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – Monachium	kolej	prace studyjne i roboty w toku
Monachium – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	kolej	prace studyjne i roboty w toku
Salzburg – Wels	kolej	prace studyjne
Norymberga – Regensburg – Passau – Wels	kolej	prace studyjne; roboty częściowo w toku
połączenie kolejowe Wels – Wiedeń	kolej	planowane zakończenie do 2017 r.
Wiedeń – Budapeszt	kolej	prace studyjne dotyczące linii dużych prędkości na Węgrzech
Arad – Braszów – Bukareszt – Konstanca	kolej	modernizacja określonych odcinków; prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Men – kanał Men-Dunaj – Dunaj	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty na kilku odcinkach i wąskich gardłach; porty śródlądowe: połączenia ze strefami przylegającymi do portu
Konstanca	port	połączenia ze strefami przylegającymi do portu

b) Pozostałe odcinki sieci bazowej

Sofia – granica z Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne w toku
Sofia – granica z Serbią	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne w toku
Timiszoara – granica z Serbią	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne w toku
Monachium – Praga	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne
Norymberga – Praga	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne
Wrocław – Drezno	**transgraniczny**	kolej	modernizacja
Wrocław – Praga	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne
Graz – Maribor – Pragersko	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne
korytarz botnicki: Lulea – Oulu	**transgraniczny**	kolej	prace studyjne i roboty
północno-zachodnia Hiszpania i Portugalia	**wąskie gardło**	kolej	roboty w toku
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	**wąskie gardło**	kolej	prace studyjne
Halle – Lipsk – Norymberga	**wąskie gardło**	kolej	roboty w toku, mają zostać zakończone do 2017 r.
linia kolejowa Egnatia	**wąskie gardło**	kolej	prace studyjne w toku
śródlądowa droga wodna Dunkierka – Lille	**wąskie gardło**	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne w toku
równoległa linia kolei dużych prędkości Paryż – Lyon	**wąskie gardło**	kolej	wstępne prace studyjne w toku
Sundsvall – Umea – Lulea	**wąskie gardło**	kolej	prace studyjne i roboty
Malmö – Göteborg	**pozostała sieć bazowa**	kolej	roboty
Zatoka Botnicka – Kiruna – granica NO	**pozostała sieć bazowa**	kolej	prace studyjne i roboty

połączenie kolejowe Shannon – Cork – Dublin	**pozostała sieć bazowa**	kolej	prace studyjne w toku
połączenie kolejowe do Wilhelmshaven i Bremerhaven	**pozostała sieć bazowa**	kolej	prace studyjne w toku
Żylina – granica UA	**pozostała sieć bazowa**	kolej	modernizacja
Ventspils – Ryga – granica RU	**pozostała sieć bazowa**	kolej	modernizacja
Kłajpeda – Kowno – Wilno – granica BY	**pozostała sieć bazowa**	kolej	modernizacja, połączenie kolejowe z portem lotniczym
Katowice – Wrocław – granica DE	**pozostała sieć bazowa**	kolej	modernizacja
Marsylia – Toulon – Nicea – granica IT	**pozostała sieć bazowa**	kolej	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Bordeaux – Tuluza	**pozostała sieć bazowa**	kolej	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Tampere – Oulu	**pozostała sieć bazowa**	kolej	modernizacja odcinków
Pamplona – Saragossa – Sagunto	**pozostała sieć bazowa**	kolej	prace studyjne i roboty

CZĘŚĆ II: WYKAZ PRIORYTETOWYCH KORYTARZY I OBSZARÓW W DZIEDZINIE INFRASTRUKTURY ENERGETYCZNEJ

a) Korytarze priorytetowe		
	Cel	Zainteresowane państwa członkowskie
1. Sieć przesyłowa morskiej energii wiatrowej na morzach północnych **(„NSOG")**	budowa zintegrowanej sieci przesyłowej morskiej energii elektrycznej na Morzu Północnym, Morzu Irlandzkim, Kanale La Manche, Morzu Bałtyckim i sąsiednich wodach do przesyłania energii elektrycznej z morskich źródeł energii odnawialnej do miejsc jej poboru i składowania oraz w celu zwiększenia transgranicznej wymiany energii elektrycznej	Belgia, Dania, Francja, Irlandia, Luksemburg, Niderlandy, Niemcy, Szwecja, Zjednoczone Królestwo
2. Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla energii elektrycznej w Europie Południowo-Zachodniej („**NSI West Electricity**")	budowa połączeń systemowych między państwami członkowskimi regionu i z państwami trzecimi Basenu Morza Śródziemnego, a w szczególności włączenie energii	Belgia, Francja, Hiszpania, Irlandia, Luksemburg, Malta, Niderlandy Niemcy, Portugalia, Włochy, Zjednoczone Królestwo

	elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych	
3. Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla gazu w Europie Zachodniej („**NSI West Gas**”)	zwiększenie przepustowości połączeń międzysystemowych Północ-Południe dla przepływów gazu w Europie Zachodniej w celu dalszej dywersyfikacji szlaków przesyłowych i zwiększenia dostępności gazu w cyklu krótkoterminowym	Belgia, Francja, Hiszpania, Irlandia, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Niemcy, Portugalia, Włochy, Zjednoczone Królestwo
4. Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla energii elektrycznej w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Południowo-Wschodniej („**NSI East Electricity”**)	zwiększenie połączeń międzysystemowych i wewnętrznych linii przesyłowych w kierunkach Północ-Południe i Wschód-Zachód w celu urzeczywistnienia jednolitego rynku oraz włączenia energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	Austria, Bułgaria, Cypr, Grecja, Niemcy, Polska, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy
5. Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla gazu w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Południowo-Wschodniej („**NSI East**	zwiększenie regionalnych połączeń przesyłowych gazu między regionem	Austria, Bułgaria, Cypr, Grecja, Niemcy, Polska, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy

Gas”)	Morza Bałtyckiego, Morzem Adriatyckim, Morzem Egejskim i Morzem Czarnym, a w szczególności zwiększenie dywersyfikacji i bezpieczeństwa dostaw gazu	
6. Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich („**BEMIP Electricity**”)	budowa połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi w regionie Morza Bałtyckiego oraz odpowiednia rozbudowa infrastruktury wewnętrznej sieci przesyłowej morskiej energii wiatrowej w celu zlikwidowania izolacji państw bałtyckich i zwiększenia integracji rynkowej w regionie	Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Szwecja
7. Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku gazu państw bałtyckich („**BEMIP Gas**”)	likwidacja izolacji trzech państw bałtyckich i Finlandii poprzez wyeliminowanie zależności od jednego dostawcy i zwiększenie dywersyfikacji dostaw	Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Szwecja

	w regionie Morza Bałtyckiego	
8. Południowy korytarz gazu („**SGC”**)	przesył gazu z Basenu Morza Kaspijskiego, Azji Środkowej, Bliskiego Wschodu i wschodniego basenu Morza Śródziemnego do Unii Europejskiej w celu zwiększenia dywersyfikacji dostaw gazu	Austria, Bułgaria, Cypr, Francja, Grecja, Niemcy, Polska, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy

b) Obszary priorytetowe		
	Cel	Zainteresowane państwa członkowskie
Wdrożenie inteligentnych sieci przesyłowych	Przyspieszenie przyjęcia technologii inteligentnych sieci przesyłowych w Unii, aby efektywnie zintegrować zachowania i działania wszystkich użytkowników podłączonych do sieci energii elektrycznej.	wszystkie
Autostrady elektroenergetyczne	Stworzenie pierwszej autostrady elektroenergetycznej do 2020 r., w perspektywie budowy systemu autostrad elektroenergetycznych w całej Unii.	wszystkie
Transgraniczna sieć przesyłowa dwutlenku węgla	Przygotowanie budowy infrastruktury przesyłowej dwutlenku węgla między państwami członkowskimi w perspektywie wdrożenia systemu wychwytywania i składowania dwutlenku węgla.	wszystkie

CZĘŚĆ III: WYKAZ WSTĘPNIE USTALONYCH PRIORYTETÓW I OBSZARÓW DZIAŁANIA W DZIEDZINIE TELEKOMUNIKACJI

a) Priorytety horyzontalne

Innowacyjne zarządzanie, tworzenie map i usługi	Obsługa techniczna i środki powielania projektów, gdy jest to konieczne dla wdrożenia i zarządzania, w tym planowanie projektów i inwestycji oraz studia wykonalności. Tworzenie map paneuropejskiej infrastruktury sieci szerokopasmowej w celu opracowania szczegółowej bieżącej ekspertyzy fizycznej i dokumentacji dla poszczególnych lokalizacji, analizy praw dostępu, oceny możliwości w zakresie modernizacji istniejących obiektów itp. Analiza oceny wpływu na środowisko uwzględniająca konieczność dostosowania się do zmiany klimatu i jej łagodzenia oraz odporność na klęski żywiołowe.
Działania wspierające i pozostałe środki wsparcia technicznego	Działania niezbędne do przygotowania realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub działań służących temu celowi, w tym analizy przygotowawcze, studia wykonalności, analizy oceniające i zatwierdzające oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do pełnego zdefiniowania i opracowania działania.

b) Sieci szerokopasmowe

Działania w dziedzinie sieci szerokopasmowych przyczynią się do inteligentnego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju poprzez tworzenie zrównoważonego i zróżnicowanego geograficznie portfela projektów w zakresie sieci szerokopasmowych, w tym projektów obejmujących zarówno prędkości 30Mbps, jak i 100Mbps plus, a także projektów realizowanych na terenach miejskich, podmiejskich i wiejskich w celu osiągnięcia zadowalającego poziomu łączności we wszystkich państwach członkowskich.

Charakterystyka działania	**Opis**

Działanie w dziedzinie sieci szerokopasmowych obejmuje:	inwestycje w sieci szerokopasmowe zdolne do osiągnięcia celu agendy cyfrowej 2020 w zakresie powszechnego pokrycia o prędkości 30Mbps; lub
	inwestycje w sieci szerokopasmowe zdolne do osiągnięcia celu agendy cyfrowej 2020, zgodnie z którym co najmniej 50 % gospodarstw domowych posiadać będzie dostęp do prędkości powyżej 100Mbps;
Działanie w dziedzinie sieci szerokopasmowych obejmuje zwłaszcza jeden lub kilka z poniższych elementów:	Wdrożenie pasywnej infrastruktury fizycznej lub wdrożenie połączonej pasywnej i aktywnej infrastruktury fizycznej oraz elementów infrastruktury pomocniczej, a także uruchomienie usług niezbędnych do obsługi takiej infrastruktury;
	Budowa urządzeń towarzyszących i zapewnianie usług towarzyszących, takich jak np. okablowanie budynków, budowa anten, wież i innych konstrukcji nośnych, instalacja kanałów, przewodów, masztów, studzienek i szafek;
	Wykorzystanie potencjalnych synergii między wprowadzeniem sieci szerokopasmowych a innymi sieciami użyteczności publicznej (sieciami energetycznymi, transportowymi, wodno-kanalizacyjnymi itd.), w szczególności sieciami związanymi z inteligentną dystrybucją energii elektrycznej.

c) Infrastruktura usług cyfrowych

W dziedzinie infrastruktury usług cyfrowych wspierane będą poniższe działania.

Usługa cyfrowa	**Opis**
Wysokoprzepustowe transeuropejskie sieci szkieletowe łączące organy administracji publicznej	Publiczna transeuropejska infrastruktura szkieletowa usług informatycznych, która zapewni szybkie połączenia między instytucjami publicznymi w takich obszarach jak administracja publiczna, kultura, edukacja i zdrowie.

Transgraniczne świadczenie usług e-administracji	Wprowadzenie ujednoliconych, transgranicznych i łatwych w obsłudze platform interakcji doprowadzi do wzrostu wydajności zarówno w całej gospodarce, jak i w sektorze publicznym, oraz przyczyni się do rozwoju jednolitego rynku. Platformy te umożliwią elektroniczne udzielanie zamówień, usługi w zakresie opieki zdrowotnej świadczone online, znormalizowaną sprawozdawczość gospodarczą, elektroniczną wymianę informacji sądowych, usługi e-administracji dla przedsiębiorców, w tym transeuropejską rejestrację działalności gospodarczej online.
Umożliwienie dostępu do informacji sektora publicznego i usług wielojęzycznych	Digitalizacja ogromnych zasobów kulturowych Europy oraz stymulowanie ich wykorzystania przez osoby trzecie. Zapewnienie do 2020 r. pełnego dostępu do wszystkich informacji jawnych przechowywanych przez sektor publiczny w UE i możliwości ponownego ich wykorzystania. Umożliwienie wszystkim przedsiębiorcom w UE możliwości oferowania swoich usług online w ich własnym języku, które będą łatwo dostępne i użyteczne we wszystkich językach UE.
Bezpieczeństwo i ochrona	Wspólne systemy obliczeniowe, bazy danych i narzędzia informatyczne dla centrów bezpieczniejszego internetu w państwach członkowskich, a także zaplecze administracyjne, które odpowiedzialne będzie za podejmowanie działań w odniesieniu do nielegalnych treści związanych z wykorzystywaniem seksualnym. Krytyczna infrastruktura usługowa, obejmująca kanały i platformy komunikacyjne opracowane i wdrożone w celu podniesienia potencjału Unii w zakresie gotowości, unijnej wymiany informacji, koordynacji i systemu reagowania.

Wdrożenie rozwiązań w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych na potrzeby inteligentnych sieci energetycznych i świadczenia inteligentnych usług energetycznych	Nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne w dziedzinie inteligentnych usług energetycznych odpowiadających potrzebom obywateli (czy to producentów, czy to odbiorców energii), dostawców energii i organów publicznych.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające instrument „Łącząc Europę"

1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa[48]

06 Mobilność i transport

32 Energetyka

09 Społeczeństwo informacyjne i media

13 Polityka regionalna

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

X Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**[49]

☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletni(e) cel(e) strategiczny(-e) Komisji wskazany(-e) we wniosku/inicjatywie

Dział 1 Inteligentny rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu

CEF realizować będzie następujące cele ogólne w sektorach energetyki, transportu i telekomunikacji:

a) przyczyni się do inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez budowę nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich, przynosząc tym samym korzyści dla całej Unii Europejskiej w zakresie konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach jednolitego rynku oraz tworząc bardziej sprzyjające inwestycjom publicznym i prywatnym otoczenie dzięki połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim finansowaniem unijnym, a także poprzez wykorzystanie synergii między sektorami.

---

48 ABM: Activity Based Management: zarządzanie kosztami działań - ABB: Activity Based Budgeting: budżet zadaniowy.

49 O którym mowa w art. 49 ust. 6 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

b) umożliwi Unii Europejskiej osiągnięcie do 2020 r. celu w postaci 20 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, 20 % zwiększenia efektywności energetycznej i podniesienia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20%, przy równoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e) i działanie(-a) ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

CEF służy realizacji następujących celów szczegółowych w sektorach transportu, energetyki i telekomunikacji:

1. W dziedzinie transportu:

a) usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń;

b) zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym;

c) optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawa interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony usług transportowych.

2. W dziedzinie energetyki:

a) promowanie dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego oraz interoperacyjności transgranicznych sieci przesyłowych energii elektrycznej i gazu, w tym poprzez zagwarantowanie, że żadne państwo członkowskie nie pozostanie odizolowane od sieci europejskiej;

b) zapewnienie Unii większego bezpieczeństwa dostaw;

c) wkład w zrównoważony rozwój i ochronę środowiska, w szczególności poprzez rozwiązania sprzyjające włączeniu energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych i rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla.

3. W dziedzinie sieci telekomunikacyjnych:

a) przyspieszenie wdrożenia szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych oraz ich uruchomienia, przede wszystkim przez małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP);

b) promowanie wzajemnych połączeń i interoperacyjności krajowych usług publicznych świadczonych online, a także dostępu do takich sieci.

Działanie(-a) ABM/ABB, którego(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa

06 03
32 03
09 03
13 14

1.4.3. Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Szeroko pojęte skutki społeczne, gospodarcze i wpływ na środowisko naturalne:

Pomyślna realizacja CEF przyspieszy rozwój wysoce efektywnej infrastruktury w UE w dziedzinie transportu, energetyki oraz technologii informacyjno-komunikacyjnych, a tym samym przyczyni się do realizacji celów strategii „Europa 2020" w zakresie energetyki i przeciwdziałaniu zmianie klimatu, a także osiągnięciu przez UE trwałej konkurencyjności. Zasady funkcjonowania CEF będą sprzyjać realizacji działań i maksymalnie zwiększać efekt dźwigni uzyskany dzięki środkom pochodzącym z budżetu UE w celu przyciągania inwestycji publiczne i prywatnych w związku z realizacją projektów. Ponadto, przy pomocy instrumentów finansowych ustanowionych przy wsparciu finansowym UE, infrastruktura o europejskim znaczeniu stanie się atrakcyjnym kapitałem inwestycyjnym dla inwestorów instytucjonalnych z i spoza Europy.

Skutki dla poszczególnych sektorów:

Transport:

Szybsza realizacja korytarzy transeuropejskiej sieci bazowej sprzyjać będzie bardziej równomiernemu pokryciu Unii infrastrukturą transportową, zmianie transportu i współmodalności. Innowacyjne systemy informacyjne i zarządzania, które stanowić będą część sieci, usprawnią funkcje logistyczne, integrację intermodalną i zrównoważone funkcjonowanie transportu służące ustanowieniu konkurencyjnych łańcuchów transportowych spełniających potrzeby użytkowników. Podniesie się skuteczność systemu transportowego, zmniejszy się tłok i skróceniu ulegnie czas podróży.

Energetyka:

Opracowanie i budowa priorytetowych korytarzy i obszarów infrastruktury energetycznej służących m.in.:

- rozpowszechnieniu na szeroką skalę energii ze źródeł odnawialnych;
- optymalizacji przesyłu na poziomie UE;
- bezpieczeństwu dostaw.

Telekomunikacja:

- zwiększenie liczby obywateli posiadających dostęp do szerokopasmowego Internetu;
- dostępność interoperacyjnej infrastruktury usług cyfrowych, szczególnie dostępność usług inteligentnej dystrybucji energii elektrycznej;
- mobilizacja inwestycji prywatnych i dalszych inwestycji publicznych w infrastrukturę cyfrową.

Jeśli chodzi o ICT, w analizie OECD sugeruje się, że wyższy o 10 % wskaźnik penetracji szerokopasmowego internetu w jednym roku zwiększa o 1,5 % wydajność pracy w kolejnych pięciu latach[50].

Z metabadania przygotowanego dla Komisji Europejskiej wynika, że podłączenie całej Europy do nowoczesnej sieci szerokopasmowej stworzy około 3,99 mln miejsc pracy w państwach członkowskich UE-27. Analiza ta pokazuje, że średni poziom wzrostu PKB wynikającego z inwestycji w sieci szerokopasmowe wynosi 7,03 %. Odpowiada to wzrostowi PKB w UE-27 o 862,47 mld EUR. Ponadto w analizie OECD[51] sugeruje się, że rządy w pełni finansujące krajową, ogólnodostępną sieć FTTH, typu punkt-punkt, mogą uzyskać zwrot z inwestycji w ciągu dziesięciu lat.

1.4.4. Przegląd istotnych etapów i celów:

Transport:

Cel ogólny 1:	Wkład w inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu		
Wskaźnik	**Bieżąca sytuacja**	**Istotny etap** **2017**	**Cel długoterminowy do 2020 r.**
Wielkość udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania		280 mld EUR inwestycji zrealizowanych na całej sieci TEN-T, z czego 140 mld EUR na sieci bazowej	500 mld EUR inwestycji zrealizowanych na całej sieci TEN-T, z czego 250 mld EUR na sieci bazowej
Wielkość udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, realizowanych		15 mld EUR inwestycji prywatnych zrealizowanych na całej sieci TEN-T	40 mld EUR inwestycji prywatnych zrealizowanych na całej sieci TEN-T.

[50] Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche i Milind Singh (2009): Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure. Booz & Company.

[51] OECD (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. Dostępne na http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en. Dostęp 17 maja 2011 r.

poprzez instrumenty finansowe na podstawie niniejszego rozporządzenia			

Cel ogólny 2	Realizacja przez UE celów 20-20-20		
Wskaźnik	**Bieżąca sytuacja**	**Istotny etap 2017**	**Cel długoterminowy**
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	(*)	(*)	(*)
Zwiększenie efektywności energetycznej	(*)	(*)	(*)
Udział energii ze źródeł odnawialnych	(*)	(*)	(*)

(*) Dane jeszcze niedostępne, gdyż nie opracowano jeszcze metodyki.

Cel szczegółowy 1 - transport	Usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap 2017**	**Cel**
Liczba nowych i zmodernizowanych połączeń transgranicznych	koleje: 36 (do modernizacji)	6	14
Usunięcie wąskich gardeł na szlakach transportowych	koleje: 30 (do usunięcia) transport śródlądowy: 14	4 1	10 3

Cel szczegółowy 2 - transport	Zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym;

Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap** **2017**	**Cel** **2020**
Długość sieci kolei konwencjonalnych TEN-T w UE-27 (w km)	81 230 (2005)	74 071	71 490
Długość sieci kolei dużych prędkości TEN-T w UE-27 (w km)	10 733 (2010)	20 022	23 198
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	(*)	(*)	(*)
Zwiększenie efektywności energetycznej	(*)	(*)	(*)

(*) Dane jeszcze niedostępne, gdyż nie opracowano jeszcze metodyki.

Cel szczegółowy 3 - transport	Optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawa interoperacyjności usług transportowych.		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki** **(już istniejące połączenia)**	**Istotny etap** **2017**	**Cel**
Liczba portów podłączonych do sieci kolejowej (z ogólnej liczby 82 portów)	27	41	54
Liczba portów lotniczych podłączonych do sieci kolejowej (z ogólnej liczby 37 portów lotniczych)	12	18	24

Energetyka:

Cel ogólny 1	Wkład w inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu		
Wskaźnik	**Bieżąca sytuacja**	**Istotny etap 2017**	**Cel długoterminowy**
Wielkość udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania	0	200 mld	200 mld
Wielkość udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania finansowanych przez CEF	0	30-60 mld	30-60 mld

Cel ogólny 2	Realizacja przez UE celów 20-20-20		
Wskaźnik	**Bieżąca sytuacja**	**Istotny etap 2017**	**Cel długoterminowy**
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	(*)	(*)	(*)
Zwiększenie efektywności energetycznej	oszczędność energii o ok. 6 % w stosunku do scenariusza BAU	oszczędność energii o ok. 14 % w stosunku do scenariusza BAU	oszczędność energii o 20 %
Udział energii ze źródeł odnawialnych	udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii na poziomie 10 %	udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii na poziomie 15 %	udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii na poziomie 20 %

(*) Dane będą dostępne po wdrożeniu metodyki określonej w wytycznych dotyczących infrastruktury energetycznej.

Cel szczegółowy 1 – energetyka	Promowanie dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego oraz interoperacyjności transgranicznych sieci elektroenergetycznych i gazowych		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap**	**Cel**
Liczba projektów	(*)	(*)	(*)

faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wąskie gardła			

(*) Dane będą dostępne po wdrożeniu metodyki określonej w wytycznych dotyczących infrastruktury energetycznej.

Cel szczegółowy 2 – energetyka	Zapewnienie Unii większego bezpieczeństwa dostaw		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap 2017**	**Cel**
Zwiększenie odporności systemu	gaz: N-1 (9 państw członkowskich nie spełnia N-1)	gaz: N-1 spełniają wszystkie państwa UE-27	gaz: N-1 spełniają wszystkie państwa UE-27 w 100 %
Bezpieczeństwo funkcjonowania systemu	(*)	(*)	(*)
Liczba projektów umożliwiających dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, partnerskich dostawców i szlaków przesyłowych	3 główne źródła gazu dla UE niezależnie od skroplonego gazu ziemnego (LNG)		minimum 5 ważnych źródeł gazu dla UE niezależnie od skroplonego gazu ziemnego (LNG)

(*) Dane będą dostępne po wdrożeniu metodyki określonej w wytycznych dotyczących infrastruktury energetycznej.

Cel szczegółowy 3 – energetyka	Wkład w zrównoważony rozwój i ochronę środowiska		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap 2017**	**Cel**
Energia ze źródeł odnawialnych przesyłana od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania	(*)	(*)	(*)
Suma emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF.	(*)	(*)	(*)

(*) Dane będą dostępne po wdrożeniu metodyki określonej w wytycznych dotyczących infrastruktury energetycznej.

Telekomunikacja:

Cel ogólny 1	Wkład w inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający

	włączeniu społecznemu		
Wskaźnik	**Bieżąca sytuacja**	**Istotny etap** **2017**	**Cel długoterminowy**
Wielkość prywatnych i publicznych inwestycji w szybki i ultraszybki internet szerokopasmowy[52]			Przewidywane inwestycje prywatne między 2011 r. a 2020 r.: do 50 mld EUR (potrzeby inwestycyjne do 2020 r.: 270 mld EUR)
Wielkość udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania związanych z szybkim i ultraszybkim internetem szerokopasmowym, finansowanych przez CEF[53]	0	16,4 mld EUR	2020: 45,5 mld EUR[54]

[52] Jest to prognoza inwestycji sporządzona niezależnie od i bez udziału CEF.

[53] Jest to prognoza tego, co można uzyskać dzięki CEF.

[54] Przy założeniu, że 6,5 mld EUR pochodzących ze środków CEF przyciągnie prywatne i (inne) publiczne inwestycje w siedmiokrotnie większej wysokości.

Cel szczegółowy 1 – ICT	Przyspieszenie wdrożenia szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych oraz ich uruchomienia		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap 2017**	**Cel**
Poziom pokrycia siecią szerokopasmową (≥30 Mbs)	grudzień 2010: 28,7 % gospodarstw domowych	2017: 60 %	2020: 100 %
Udział użytkowników posiadających internet szerokopasmowy o prędkości powyżej 100 Mbs	grudzień 2010: <1 %	2017: 20 %	2020: 50 %

Cel szczegółowy 2 – ICT	Wzajemne połączenia i interoperacyjność krajowych usług publicznych świadczonych online, a także dostęp do takich sieci		
Wskaźnik	**Najnowsze znane wyniki**	**Istotny etap 2017**	**Cel**
Obywatele i przedsiębiorcy korzystający z usług publicznych online[55]	2010: 41,2 % obywateli i 75,7 % przedsiębiorców	2017: 50 % obywateli i 85 % przedsiębiorców	2020: 60 % obywateli i 100 % przedsiębiorców
Dostępność transgranicznych usług publicznych[56]	brak danych	80 %	2020: 100 %

[55] Wskaźnik ustalany na podstawie liczby obywateli i przedsiębiorców korzystających z usług e-administracji

[56] Transgraniczne usługi publiczne: nie można jeszcze podać tego wskaźnika, gdyż wykaz usług jest nadal na etapie ustalania przez państwa członkowskie (działanie z agendy cyfrowej nr 91, do realizacji do końca 2011 r.)

1.4.5. Wskaźniki wyników i skutków

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Skuteczność działania CEF ocenia się na podstawie następujących **ogólnych wskaźników skuteczności działania**:

(a) Poziom realizacji celu ogólnego określonego w lit. a) będzie oceniany na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowanych poprzez instrumenty finansowe na podstawie rozporządzenia ustanawiającego CEF;

(b) Poziom realizacji celu ogólnego określonego w lit. b) będzie oceniany na podstawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, wzrostu efektywności energetycznej i udziału energii ze źródeł odnawialnych do 2020 r. Skuteczność działania CEF ocenia się także na podstawie następujących **sektorowych wskaźników skuteczności działania**:

1. W dziedzinie transportu:

a) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. a) będzie oceniany na podstawie liczby nowych i zmodernizowanych połączeń transgranicznych oraz usuniętych wąskich gardeł na liniach kolejowych TEN-T i śródlądowych drogach wodnych, które skorzystały z CEF;

b) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. b) będzie oceniany na podstawie długości sieci kolei w UE-27 i długości sieci kolei dużych prędkości w UE-27;

c) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. c) będzie oceniany na podstawie liczby portów i portów lotniczych połączonych z siecią kolejową.

2. W dziedzinie energetyki:

a) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. a) będzie oceniany na podstawie liczby projektów faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wąskie gardła;

b) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. b) będzie oceniany na podstawie wytrzymałości systemu i jego bezpiecznego funkcjonowania, a także na podstawie dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia, partnerskich dostawców i szlaków przesyłowych;

c) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. c) będzie oceniany na podstawie ilości energii ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania, a także sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF.

3. W dziedzinie telekomunikacji: a) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. a) będzie oceniany na podstawie poziomu pokrycia szybką i ultraszybką siecią szerokopasmową oraz na podstawie liczby gospodarstw domowych posiadających dostęp do internetu szerokopasmowego o prędkości powyżej 100 Mbps; b) poziom realizacji celu szczegółowego określonego w lit. b) będzie oceniany na podstawie odsetka obywateli i przedsiębiorców korzystających z usług publicznych online oraz dostępności takich usług w wymiarze transgranicznym.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Warunki, które mają zostać spełnione w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Zob. uzasadnienie dotyczące potrzeb Docelowa populacja: cała UE

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania UE (zob. także pkt 2.3 uzasadnienia)

W dniu 29 czerwca 2011 r. Komisja przyjęła komunikat „Budżet z perspektywy „Europy 2020”” (zwany dalej „komunikatem WRF”), który jest zasadniczym stanowiskiem Komisji w sprawie unijnego finansowania w latach 2014-2020. Skupia się on przede wszystkim na finansowaniu priorytetowym na szczeblu unijnym, przynoszącym rzeczywistą wartość dodaną obywatelom UE. Programy i instrumenty uwzględnione w WRF zmodyfikowano, aby zagwarantować, że wynikające z nich rezultaty i skutki będą przyczyniać się do osiągnięcia najważniejszych priorytetów polityki UE. W szczególności zmodernizowano WRF, aby przesunąć zasoby do obszarów priorytetowych. Jednym z nich jest infrastruktura paneuropejska. W komunikacie WRF podkreślono, że w pełni funkcjonujący jednolity rynek potrzebuje nowoczesnej, wysoce efektywnej infrastruktury łączącej Europę, zwłaszcza w obszarach transportu, energetyki i ICT. Wymaga to poważnych inwestycji, zarówno po stronie sektora publicznego, jak i sektora prywatnego. Szacuje się, że w latach 2014-2020 potrzeba ok. 200 mld EUR na dokończenie budowy transeuropejskich sieci energetycznych (tylko w zakresie sieci przesyłowych), 500 mld EUR na inwestycje w rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, a ponad 250 mld EUR na ICT. Pomimo że rynek może i powinien zapewnić większość niezbędnych inwestycji, w komunikacie WRF podkreśla się wartość dodaną unijnych środków finansowych na rzecz transgranicznych projektów paneuropejskich, które połączą centrum z peryferiami z korzyścią dla wszystkich. Doświadczenie pokazuje, że inwestycje transgraniczne, wymagające udziału większej liczby państw i zmierzające do wyposażenia jednolitego rynku w niezbędną infrastrukturę, nie są traktowane w planach krajowych wystarczająco priorytetowo. Ponadto następstwa kryzysu gospodarczego i finansowego oraz ograniczenia finansowe sektora prywatnego i publicznego skutkują ogromną niepewnością co do zakresu realizacji niezbędnych inwestycji. Szczególnie narażone mogą być projekty o znaczeniu transeuropejskim, które wymagają wyjątkowo dużych nakładów i

długoterminowych inwestycji, ze względu na ich nieodłącznie skomplikowany technicznie charakter, a także konieczność koordynowania działań w wymiarze transgranicznym. W celu wypełnienia luki konieczne jest znalezienie rozwiązań uzupełniających, aby odblokować kapitał prywatny i przywrócić stabilny dopływ środków poprzez rynek kapitałowy i bankowy. Fundusze unijne powinny towarzyszyć dynamice rynku, stanowiąc raczej zachętę niż zastępując udział rynku w finansowaniu infrastruktury. W szczególności, jak podkreślono w komunikacie dotyczącym przeglądu budżetu, unijne środki powinny zostać wykorzystane głównie do wypełniania luk pozostawionych przez państwa członkowskie.

W tym celu instrument „Łącząc Europę" zapewni unijne środki na projekty o faktycznej wartości dodanej dla UE, a mianowicie projekty transgraniczne, projekty eliminujące wąskie gardła lub projekty przynoszące korzyści w wymiarze ogólnounijnym.

Ze względu na rozmiar niezbędnych inwestycji unijne instrumenty finansowe, zwłaszcza innowacyjne instrumenty finansowe, przyczynią się do pozyskania niezbędnego zaangażowania sektora prywatnego w celu przyspieszenia rozwoju infrastruktury paneuropejskiej.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań w przeszłości*

Wieloletnie ramy finansowe na lata 2007-2013 obejmowały liczne programy finansujące infrastrukturę w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji, między innymi program TEN-T, program TEN-E, CIP ICT PSP, Fundusz Spójności, EFRR, Europejski program energetyczny na rzecz naprawy gospodarczej oraz program Marco Polo.

Oceny ex post tych programów pokazały, że we wszystkich trzech sektorach dofinansowanie unijne odegrało ważną rolę stymulującą rozwój infrastruktury. Jednak w ocenach podkreślono także, że miniona polityka w zakresie finansowania TEN nie była skuteczna w zakresie korygowania nieprawidłowości rynkowych/prawnych, które determinują obecną sytuację, a także jeśli chodzi o podniesienie efektywności w wydatkowaniu środków.

Rozwój infrastruktury ucierpiał z powodu rozdrobnienia programów i instrumentów finansowych, a także z powodu istotnej różnorodności aktualnych warunków finansowania, zarówno łącznie we wszystkich trzech sektorach infrastruktury, jak i w każdym z nich oddzielnie, co skutkuje powielaniem działań, lukami w finansowaniu i niedostatecznym wykorzystaniem synergii. Różne zasady kwalifikowalności i zarządzania, a także pokrywające się cele i luźno, jeśli w ogóle, skoordynowane priorytety komplikują realizację projektów i ograniczają skuteczność pomocy finansowej. Dostępność różnych źródeł finansowania w ramach tych samych sektorów skutkuje także zjawiskiem „na zakupy po fundusze", gdzie wniosek dotyczący tego samego projektu jest składany wielokrotnie w przypadku, gdy nie zaakceptowano go wcześniej do udziału w jednym z programów.

Ponadto wsparcie ogólnounijnej infrastruktury w przedmiotowych sektorach można by usprawnić w następujący sposób:

- skupiając się na projektach o faktycznej wartości dodanej dla UE, a mianowicie projektach transgranicznych, projektach eliminujących wąskie gardła lub projektach przynoszących korzyści w wymiarze ogólnounijnym dzięki synergiom dwóch lub trzech sektorów;

- zwiększając efekt dźwigni finansowania unijnego: efektywne stawki współfinansowania są często zbyt niskie, aby zachęcać do realizacji projektów;

- zachęcając do dodatkowego zaangażowania się sektora prywatnego poprzez stosowanie instrumentów finansowych uzupełniających dotacje, które okazały się na przykład bardzo skuteczne i efektywne dla mechanizmu finansowania opartego na podziale ryzyka;

- upraszczając zasady i procedury finansowania.

CEF grupuje instrumenty finansowe dla trzech sektorów, co pozwoli skuteczniej rozwiązać wspomnianą kwestię rozdrobnienia, wyraźnie definiuje priorytety finansowania, proponuje lepiej ukierunkowane stawki finansowania i rozszerza zestaw instrumentów finansowych, wprowadzając nowe instrumenty finansowe zachęcające do zwiększenia poziomu finansowania z sektora prywatnego.

1.5.4. Spójność z ewentualnymi innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Wewnętrzna spójność CEF:

Rozporządzenie ustanawiające CEF musi znaleźć równowagę między koniecznością uproszczenia i dostosowania zasad i warunków finansowania z jednej strony, a zgodnością ze szczególnymi celami polityk sektorowych.

Rozporządzenie ustanawiające CEF określa warunki, metody i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej na rzecz sieci transeuropejskich, w odniesieniu do których przyjęte zostaną wytyczne dla poszczególnych sektorów w postaci trzech rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady.

Zachowana musi być pełna spójność z obecnym i przyszłym rozporządzeniem finansowym. Wszelkie odstępstwa są dopuszczalne na podstawie tekstów prawnych.

Synergie z innymi istotnymi instrumentami:

Proponowana inicjatywa jest w pełni zgodna z komunikatem w sprawie WRF z 2011 r. i towarzyszącym mu dokumentem. Strategia „Europa 2020”, przegląd budżetu UE, Akt o jednolitym rynku i komunikat w sprawie WRF określają zakres proponowanej inicjatywy, której cele odzwierciedlają założenia wspomnianych wyżej polityk horyzontalnych. Fundusz Spójności i EFRR będą nadal dostępne, jeśli chodzi o finansowanie podstawowej i kompleksowej infrastruktury transportowej, ICT oraz energetycznych sieci dystrybucyjnych w ramach zdecentralizowanego zarządzania.

1.6. Czas trwania działania i jego wpływu finansowego

Wniosek/inicjatywa o **określonym czasie trwania**

- X Czas trwania wniosku/inicjatywy: od 01.01.2014 do 31.12.2020
- X Czas trwania wpływu finansowego: od 2014 r. do 2030 r.

☐ Wniosek/inicjatywa o **nieokreślonym czasie trwania**

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Przewidywany(-e) tryb(-y) zarządzania[57]

X **Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane** przez Komisję

X **Pośrednie zarządzanie scentralizowane** poprzez przekazanie zadań wykonawczych:

- X agencjom wykonawczym
- X organom utworzonym przez Wspólnoty[58]
- X krajowym organom publicznym/organom mającym obowiązek świadczenia usługi publicznej
- ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej, określonym we właściwym prawnym akcie podstawowym w rozumieniu art. 49 rozporządzenia finansowego

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie zdecentralizowane** z państwami trzecimi

X **Zarządzanie wspólne** z organizacjami międzynarodowymi (***wyszczególnionymi poniżej***)

W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi".

Uwagi

Dotacje (dla wszystkich lub niektórych sektorów, w zależności od późniejszych decyzji) będą realizowane przez istniejącą(-e) lub przyszłą(-e) agencję(-e) wykonawczą(-e). Dodatkowe zadania mogą zostać powierzone EBI, EFI lub innym instytucjom finansowym, organizacjom międzynarodowym (np. Eurocontrol), organom pełniącym służbę publiczną lub organom, o których mowa w art. 185 rozporządzenia finansowego (np. Agencja ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki) (art. 200 i 201 zmienionego rozporządzenia finansowego).

[57] Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

[58] O którym mowa w art. 185 rozporządzenia finansowego.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

Bieżący program będzie monitorowany poprzez okresową ocenę rozporządzenia ustanawiającego CEF, obejmującą przegląd skuteczności działania. Ponadto przeprowadzane zostaną śródokresowe przeglądy wieloletnich programów prac.

W ramach oceny ex post, przeprowadzonej w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i beneficjentami, analizie poddana zostanie skuteczność i efektywność CEF oraz skutki gospodarcze, społeczne i związane ze spójnością terytorialną, a także jego wkład w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

Wniosek w sprawie CEF przewiduje także możliwość przeprowadzenia oceny metod realizacji projektów oraz skutków ich wdrożenia, aby stwierdzić, czy zostały osiągnięte zakładane cele, w tym cele odnoszące się do ochrony środowiska.

Jeśli chodzi o działania, beneficjenci będą regularnie składać na zasadach określonych w umowach/decyzjach sprawozdania z ich realizacji. Rozporządzenie ustanawiające CEF przewiduje ponadto możliwość wystąpienia do państw członkowskich o szczegółowe oceny działań i związanych z nimi projektów.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

- opóźnienia w realizacji projektów

- możliwa niegospodarność ze strony beneficjentów w zakresie unijnej pomocy finansowej

- niedostateczna penetracja rynku przez instrumenty finansowe

- zmieniające się z czasem warunki rynkowe

2.2.2. Przewidywane metody kontroli

CEF będzie zarządzany w sposób scentralizowany, bezpośredni i pośredni, przez Komisję. Mogą zostać przewidziane przypadki wspólnego zarządzania. Jeśli chodzi o dotacje, głównymi elementami wewnętrznego systemu kontroli są procedury selekcji i oceny wniosków o dotacje (kontrole ex-ante), kontrole techniczne i kontrole transakcji finansowych w trakcie zarządzania projektami w oparciu o sprawozdawczość i audyty ex-post beneficjentów.

Jeśli chodzi o metody kontroli dotacji, nie przewiduje się większych zmian. Ocenia się, że CEF charakteryzować się będzie podobnym ryzykiem i dlatego stosowana będzie podobna

strategia kontroli. Spodziewamy się zatem poziomu niezgodności podobnego do tego, jaki wynika z doświadczeń TEN-T EA w zakresie zarządzania projektami TEN-T, a mianowicie:

Kontrola wyrywkowa w trakcie audytów to połączenie podejścia losowego i podejścia opartego na ocenie ryzyka. Wskaźnik wykrytych błędów (zalecane dostosowania finansowe jako % dokonanych płatności) był na poziomie poniżej 1 % w 2009 r. i 2010 r. Można ten wynik częściowo przypisać wymianie doświadczeń w obiegu finansowym ex-ante (w formie sesji na temat doświadczeń zebranych w trakcie audytów w 2008 r. i 2009 r. oraz technik zapobiegania nadużyciom). Ze względu na ograniczony rozmiar próbki oraz zastosowane narzędzie łączące metodę losową z oceną ryzyka, wskaźnika błędów nie można odnieść do wszystkich projektów zarządzanych przez TEN-T EA.

Umowy i decyzje dotyczące realizacji działań w ramach CEF powinny zawierać postanowienia w zakresie nadzoru oraz kontroli finansowej sprawowanych przez Komisję lub przez upoważniony przez nią podmiot, jak również postanowienia w zakresie audytów przeprowadzanych przez Trybunał Obrachunkowy i kontroli na miejscu przeprowadzanych przez Europejski Urząd ds. Nadużyć Finansowych (OLAF), zgodnie z procedurami ustanowionymi w rozporządzeniu 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 oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącym dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych.

Jeśli chodzi o realizację instrumentów finansowych, wszelkie umowy z podmiotem, któremu powierzono zadania lub z innymi zaangażowanymi instytucjami finansowymi, jednoznacznie określają kompetencje kontrolne Komisji i Trybunału Obrachunkowego w odniesieniu do dokumentów, pomieszczeń i informacji, również przechowywanych w formie elektronicznej, należących do osób trzecich, które otrzymały unijne fundusze.

2.2.3. Charakter i intensywność kontroli

Zestawienie kontroli	**Kwota w mln EUR**	**Liczba beneficjentów: transakcje (% z ogółu)**	**Intensywność kontroli* (ocena 1-4)**	**Pokrycie (% wartości)**
Zarządzanie działaniami od oceny do audytu ex-post	371**	1) globalny monitoring wszystkich projektów 100%	1	100%
		2) audyt wybranych projektów: 5%	4	10%

(**) Szacunki opierają się na założeniu 9,9 mln EUR x 7 x 6, gdzie:

- 9,9 mln EUR odpowiada rocznym kosztom administracyjnym TEN-T EA dla 8 000 mln EUR środków operacyjnych

- 7 odpowiada liczbie lat WRF
- 6 odpowiada mnożnikowi służącemu osiągnięciu koperty finansowej CEF wartości 50 000 mln EUR

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Komisja zapewni ochronę interesów finansowych Unii w trakcie realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i innym bezprawnym działaniom, przez skuteczne kontrole oraz przez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, przez skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/1999.

Komisja lub jej przedstawiciele oraz Trybunał Obrachunkowy będą mieć uprawnienia do audytu, na podstawie dokumentacji i na miejscu, wobec wszystkich beneficjentów dotacji, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymują środki od Unii.

Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) jest uprawniony do przeprowadzenia kontroli i inspekcji na miejscu u podmiotów gospodarczych korzystających bezpośrednio lub pośrednio z takiego finansowania, zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu (Euratom, WE) nr 2185/96, w celu określenia, czy zaszło nadużycie finansowe, korupcja lub jakiekolwiek inne bezprawne działanie, które wywiera wpływ na interesy finansowe Unii Europejskiej w związku z umową o udzielenie dotacji, decyzją o udzieleniu dotacji lub zamówieniem dotyczącym finansowania przez Unię.

DG INFSO, MOVE i ENER przyjęły lub przyjmą do 2013 r. strategie zwalczania nadużyć i odpowiednie plany działań na poziomie DG, obejmujące całe cykle wydatków, z uwzględnieniem zasady proporcjonalności oraz oceny kosztów i korzyści wynikających ze środków, które mają być realizowane, umożliwiając ocenę ryzyka programu.

Te trzy DG zagwarantują, że ich podejście do **zarządzania ryzykiem związanym z nadużyciami finansowymi** pozwala identyfikować obszary, gdzie takie nadużycia mogą wystąpić, z uwzględnieniem właściwej dla sektora analizy kosztów i korzyści wykonanej przez DG oraz przy pomocy działań OLAF w zakresie zapobiegania nadużyciom i analizy ryzyka.

Umowy na dotacje i zamówienia opierać się będą na standardowych modelach, które określają ogólnie obowiązujące środki zwalczania nadużyć finansowych.

Dla wszystkich pracowników zajmujących się projektami zorganizowane zostaną szkolenia z zakresu zarządzania dotacjami.

Jeśli chodzi o instrumenty finansowe, instytucje finansowe uczestniczące w realizacji operacji finansowych związanych z instrumentem finansowym będą musiały przestrzegać odpowiednich standardów w zakresie zapobiegania praniu pieniędzy i zwalczania terroryzmu.

Nie mogą one mieć siedziby na terytoriach, których jurysdykcje nie współpracują z Unią w zakresie stosowania norm podatkowych ustalonych na szczeblu międzynarodowym.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

(w **cenach bieżących**)

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące pozycje w budżecie

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Numer **Opis: Transeuropejskie sieci transportowe**	Zróżnicowane/niezróżnicowane (59)	państw EFTA[60]	krajów kandydujących[61]	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1	06 03 03	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
1	06 01 04 31	Zróżnicowane/niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Numer **Opis: Transeuropejskie sieci energetyczne**	Zróżnicowane/niezróżnicowane (62)	państw EFTA[63]	krajów kandydujących[64]	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1	32 03 02 (TEN-E)	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
1	32 01 04 XX	Zróżnicowane/niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
Dział	Pozycja w budżecie	Rodzaj	Wkład			

59 Zróżnicowane = środki zróżnicowane / Niezróżnicowane = środki niezróżnicowane.
60 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu
61 Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.
62 Zróżnicowane = środki zróżnicowane / Niezróżnicowane = środki niezróżnicowane.
63 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu
64 Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

wieloletnich ram finansowych		wydatków				
	Numer **Opis: Program ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji – ICT-PSP**	Zróżnicowane/niezróżnicowane (65)	państw EFTA[66]	krajów kandydujących[67]	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1	09 03 XX	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
1	09 01 04 XX	Zróżnicowane/niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Numer **Opis: Fundusz Spójności**	Zróżnicowane/niezróżnicowane (68)	państw EFTA[69]	krajów kandydujących[70]	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1	13 04 02	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
1	13 01 04 XX	Zróżnicowane/niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE

- Nowe pozycje w budżecie, o których utworzenie się wnioskuje

<u>Według</u> działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Numer **[treść…...…]**	Zróżnicowane /niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

Dla instrumentu „Łącząc Europę” przewidziano jedną pozycję w budżecie, jednak decyzja w tej sprawie zostanie podjęta w terminie późniejszym.

---

65 Zróżnicowane = środki zróżnicowane / Niezróżnicowane = środki niezróżnicowane.

66 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

67 Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

68 Zróżnicowane = środki zróżnicowane / Niezróżnicowane = środki niezróżnicowane.

69 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

70 Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych:	**Numer 1**	Treść: Inteligentny rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu

DG: MOVE			Rok **N**[71] **2014**	Rok **N+1** **2015**	Rok **N+2** **2016**	Rok **N+3** **2017**	Rok **N+4** **2018**	Rok **N+5** **2019**	Rok **N+6** **2020**	**> 2020**	**OGÓŁEM**
• Środki operacyjne											
Numer pozycji w budżecie 06 03 03	Środki na zobowiązania	(1)	2 427,3	2 687,5	3 183,2	3 471,8	4 000,5	4 315,2	4 401,9		24 487,4
	Środki na płatności	(2)	0	2 099,7	2 299,7	2 449,7	2 599,7	2 799,7	2 999,7	9 239,2	24 487,4
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne[72]											
Numer pozycji w budżecie – 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
OGÓŁEM środki dla DG MOVE	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	2 440,0	2 705,0	3 201,0	3 490,0	4 019,0	4 334,0	4 421,0	0,0	24 610,0
	Środki na płatności	=2+2a +3	12,7	2 117,2	2 317,5	2 467,9	2 618,2	2 818,5	3 018,8	9 239,2	24 610,0

[71] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

[72] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

(*) Wartości te odnoszą się do subwencji dla agencji wykonawczej TEN-T i obejmują zarządzanie transportową częścią CEF oraz sfinalizowanie finansowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie sieci transeuropejskich z poprzednich programów. Wynikają one z założenia przewidującego portfel 500 projektów.

DG: REGIO			Rok N[73] 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	OGÓŁEM
• Środki operacyjne											
Numer pozycji w budżecie 13 04 02	Środki na zobowiązania	(1)	1 477,9	1 511,9	1 544,3	1 587,4	1 648,9	1 693,9	1774		**11 238,3**
	Środki na płatności	(2)	0,0	972,9	1 102,6	1 236,5	1 291,7	1 373,2	1 551,3	3710,1	**11 238,3**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne[74]											
Numer pozycji w budżecie 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		**41,4**
OGÓŁEM środki dla DG REGIO	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	1 483,0	1 517,4	1 549,9	1 593,3	1 655,1	1 700,4	1 780,6		**11 279,7**
	Środki na płatności	=2+2a +3	5,1	978,3	1 108,3	1 242,4	1 297,9	1 379,7	1 557,9	3710,1	**11 279,7**

(**) Dodatkowe środki na uzupełnienie subwencji dla agencji wykonawczej TEN-T (należy stworzyć nową pozycję w budżecie) przy założeniu, że kwoty te zostaną przekazane agencji wykonawczej TEN-T. Powinny mieć zastosowanie obowiązujące zgodnie z niniejszym rozporządzeniem zasady dotyczące transeuropejskich sieci transportowych. Należy zorganizować specjalne zaproszenia do składania wniosków na projekty dotyczące realizacji sieci bazowej wyłącznie w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności. Wynikają one z założenia przewidującego portfel ok. 160 projektów.

[73] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

[74] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

DG: ENER			Rok N[75] 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	OGÓŁEM
• Środki operacyjne											
Numer pozycji w budżecie 32 03 02	Środki na zobowiązania	(1)	1 029,522	1 333,022	1 139,022	1 319,022	1 495,022	1 759,022	2 271,022	0	**10 345,654**
	Środki na płatności	(2)	452,542	915,785	1 174,822	1 264,782	1 353,262	1 568,942	1 921,382	1 694,137	**10 345,654**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne[76]											
Numer pozycji w budżecie – 3201XX(***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	**15,346**
OGÓŁEM środki dla DG ENER	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	1 033	1 335	1 141	1 321	1 497	1 761	2 273	0	**10 361**
	Środki na płatności	=2+2a +3	456,02	917,763	1 176,8	1 266,76	1 355,24	1 570,92	1 923,36	1 694,137	**10 361**

(***) (***) Środki te obejmują wydatki na koordynatorów UE. Ponadto można zwrócić się do Agencji ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki, aby wykonała zadania określone przepisami rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, w zależności od późniejszych decyzji.

[75] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

[76] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

DG: INFSO			Rok N[77] 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	OGÓŁEM
• Środki operacyjne											
Numer pozycji w budżecie 0903XX	Środki na zobowiązania	(1)	679,000	843,800	1 302,600	1 621,400	1 734,200	2 003,000	2 284,000	**0**	**10 468,000**
	Środki na płatności	(2)	454,000	683,800	1 262,600	1 581,400	1 719,200	2 003,000	2 258,000	506,000	**10 468,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne[78]											
Numer pozycji w budżecie 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	**18,000**
OGÓŁEM środki dla DG INFSO	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	681,000	846,000	1 305,000	1 624,000	1 737,000	2 006,000	2 287,000	**0**	**10 486,000**
	Środki na płatności	=2+2a +3	456,000	686,000	1 265,000	1 584,000	1 722,000	2 006,000	2 261,000	506,000	**10 486,000**

• OGÓŁEM środki operacyjne (*)	Środki na zobowiązania	(4)	4 135,822	4 864,322	5 624,822	6 412,222	7 229,722	8 077,222	8 956,922	0,000	**45 301,054**
	Środki na płatności	(5)	906,542	3 699,285	4 737,122	5 295,882	5 672,162	6 371,642	7 179,082	11 439,34	**45 301,054**
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne (*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	**155,946**
OGÓŁEM środki	Środki na	=4+ 6	4	4	5	6	7	8	8	0,000	**45**

[77] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

[78] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

na DZIAŁ 1(*) wieloletnich ram finansowych	zobowiązania		154,000	886,000	647,000	435,000	253,000	101,000	981,000		**457,000**
	Środki na płatności	=5+ 6	924,720	3 720,963	4 759,300	5 318,660	5 695,440	6 395,420	7 203,160	11 439,337	**45457,000**

(*) bez środków z DG REGIO (Fundusz Spójności)

• OGÓŁEM środki operacyjne(**)	Środki na zobowiązania	(4)	5 613,722	6 376,222	7 169,122	7 999,622	8 878,622	9 771,122	10 730,922	0,000	**56** **539,354**
	Środki na płatności	(5)	4 906,542	5 672,185	6 839,722	6 532,382	7 963,862	8 744,842	15 730,382	149,44	**56** **539,354**
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne(**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	**197,346**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1(**) wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+ 6	5 637,000	6 403,300	7 196,900	8 028,300	8 908,100	9 801,500	1 0761,60 0	0,000	**56** **736,700**
	Środki na płatności	=5+ 6	4 929,820	5 699,263	6 867,500	6 561,060	7 993,340	8 775,220	15 761,060	149,43 7	**56** **736,700**

(**) wraz ze środkami z DG REGIO (Fundusz Spójności)

Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu: (nie dotyczy)

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)									
	Środki na płatności	(5)									
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)									
OGÓŁEM środki na działy 1 do 4 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+ 6									
	Środki na płatności	=5+ 6									

Dział wieloletnich ram finansowych:	**5**	„Wydatki administracyjne”

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**	**OGÓŁEM**
DG: MOVE									
• Zasoby ludzkie		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	**34,414**
• Pozostałe wydatki administracyjne		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	**8,310**
OGÓŁEM DG MOVE	Środki	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	**42,724**
DG: ENER(*)									
• Zasoby ludzkie		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	**48,404**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	**1,797**
OGÓŁEM DG ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	**50,201**
DG: INFSO(*)									
• Zasoby ludzkie		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Pozostałe wydatki administracyjne		**0,200**	**0,210**	**0,220**	**0,230**	**0,240**	**0,250**	**0,260**	**1,610**
OGÓŁEM DG INFSO	Środki	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) DG ENER i DG INFSO także przewidują (częściowe) przekazanie realizacji CEF na zewnątrz, do agencji. Kwoty i środki będą dostosowywane w razie konieczności, zgodnie z wynikami procesu przekazywania na zewnątrz.

OGÓŁEM środki	(Środki na zobowiązania ogółem	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	**198,464**

na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	= środki na płatności ogółem)								

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		Rok **2014**[79]	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**	**> 2020**	**OGÓŁEM**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5(*) wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	4 176,192	4 910,691	5 674,889	6 464,645	7 283,509	8 132,482	9 013,056	0,000	**45 655,464**
	Środki na płatności	946,912	3 745,654	4 787,189	5 348,305	5 725,949	6 426,902	7 235,216	11 439,337	**45 655,464**

(*) bez środków z DG REGIO (Fundusz Spójności)

		Rok **2014**[80]	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**	**> 2020**	**OGÓŁEM**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5(**) wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	5 659,192	6 427,991	2 327,889	8 057,945	8 057,945	9 832,982	10 793,656	0,000	**56 935,164**
	Środki na płatności	952,012	4 723,954	5 895,389	6 590,705	7 023,849	7 806,702	8 793,116	15 149,437	**56 935,164**

(**) wraz ze środkami z DG REGIO (Fundusz Spójności)

[79] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

[80] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Określić cele i realizacje			Rok 2014		Rok 2015		Rok 2016		Rok 2017		wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		**OGÓŁEM**	
REALIZACJA														
⇩	Rodzaj realizacji[81]	Średni koszt realizacji	Numer	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba całkowita realizacji	Koszt całkowity
CELE SZCZEGÓŁOWE[82] sieci transportowe														
- Realizacja	Spodziewany udział w finansowaniu inwestycji wynosi 150 mld EUR z 237 618,21 mln EUR szacowanych inwestycji podanych **w wykazie wstępnie ustalonych projektów w zakresie infrastruktury transportowej w części 1 załącznika do rozporządzenia ustanawiającego CEF**. - 2 256,9 mln EUR środków unijnych w formie instrumentów finansowych przyciągnie 40 mld EUR inwestycji; - 11 238,3 mln EUR środków unijnych z Funduszu Spójności przyciągnie 11,5 mld EUR inwestycji; - pozostałe 22 320,5 mln EUR środków unijnych przyciągnie 98,5 mld EUR inwestycji (w oparciu o przeciętny wskaźnik współfinansowania wynoszący 20 %)													

[81] Realizacje odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

[82] Zgodnie z sekcją 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)…”

w mln EUR	**Szacowane inwestycje dla wykazu wstępnie ustalonych projektów w części 1 załącznika do rozporządzenia ustanawiającego CEF**
Priorytety horyzontalne	47 500,00
w tym SESAR	*30 000,00*
1. Korytarz Bałtyk – Adriatyk	13 353,20
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5 673,00
3. Korytarz śródziemnomorski	37 690,00
4. Hamburg – Rostock – Burgas/granica TR – Pireus – Nikozja	8 037,60
5. Helsinki – Valletta	31 936,00
6. Genua – Rotterdam	15 622,50
7. Lizbona - Strasburg	17 170,00
8. Dublin – Londyn – Paryż – Bruksela	4 582,00
9. Amsterdam – Bazylea/Lyon – Marsylia	12 551,30
10. Korytarz Strasburg – Dunaj	15 939,40
Pozostałe odcinki sieci bazowej	27 563,21
Ogółem	**237 618,21**

Szczegółowe dane dla poszczególnych korytarzy będą dostępne na etapie planowania i realizacji programu.

CELE SZCZEGÓŁOWE sieci energetyczne	
- Realizacja	Realizacja 11 priorytetowych korytarzy i obszarów za średnią kwotę 940,514 mln EUR za jeden korytarz

CELE SZCZEGÓŁOWE sieci telekomunikacyjne[83]:

[83] Ostateczny podział środków wydatkowanych poprzez instrumenty finansowe w stosunku do dotacji zależeć będzie od poziomu upowszechnienia się instrumentów finansowych na rynku.

- Realizacja	Infrastruktury usług cyfrowych zrealizowane i rozmieszczone w całej Europie	Planowane jest wsparcie w ramach CEF następujących infrastruktur usług cyfrowych: • interoperacyjne elektroniczne systemy identyfikacji oraz uwierzytelniania w całej Europie; • centralna platforma europejska łącząca ze sobą europejskie rejestry podmiotów prowadzących działalność gospodarczą; • elektroniczne procedury zakładania i prowadzenia działalności gospodarczej w innym państwie europejskim; • interoperacyjne transgraniczne usługi w zakresie elektronicznego udzielania zamówień; • interoperacyjne transgraniczne usługi w zakresie e-sprawiedliwości; • interoperacyjne transgraniczne usługi w zakresie e-zdrowia; • infrastruktura służąca do obsługi programu „Bezpieczniejszy Internet”; • krytyczna infrastruktura teleinformatyczna; • dostęp do zasobów cyfrowych stanowiących część europejskiego dziedzictwa kulturowego; • dostęp do informacji sektora publicznego, które mogą zostać ponownie wykorzystane; • wielojęzyczny dostęp do usług online; • transeuropejskie szybkie połączenia szkieletowe dla administracji publicznej; • wdrożenie rozwiązań w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych na potrzeby inteligentnych sieci energetycznych i świadczenia inteligentnych usług energetycznych	2446,000

- Realizacja	Tys. gospodarstw domowych podłączonych do internetu szerokopasmowego	0,18	1827	321,000	3573	627,800	5547	974,600	6269	1 101,400	8031	1411,200	9276	1630,000	11126	1955,000	45649	8021,000	
Cel szczegółowy – telekomunikacja – suma cząstkowa			679,000		843,800		1 302,600		1 621,400		1 734,200		2 003,000		2 284,000		10 468,000		
KOSZT CAŁKOWITY																	**56 539,354**		

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

DG MOVE	Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**	**OGÓŁEM**
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	**34,414**
Pozostałe wydatki administracyjne	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	**8,310**
suma cząstkowa DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6.54	**42,724**
Poza DZIAŁEM 5[84] wieloletnich ram finansowych(*)								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne 06 01 04 31	**12,7**	**17,5**	**17,8**	**18,2**	**18,5**	**18,8**	**19,1**	**122,6**
Pozostałe wydatki administracyjne 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	**41,4**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 5(**) wieloletnich ram finansowych	**12,7**	**17,5**	**17,8**	**18,2**	**18,5**	**18,8**	**19,1**	**122,6**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	**164,0**
OGÓŁEM MOVE(**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	**165,324**

[84] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

OGÓŁEM MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) Przy założeniu, że część transportowa CEF oraz jego część związana z Funduszem Spójności zostaną przekazane agencji wykonawczej TEN-T.

(**) bez Funduszu Spójności 13 01 04 XX

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

DG ENER	Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**	**OGÓŁEM**
DZIAŁ 5 (*) wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	**48,404**
Pozostałe wydatki administracyjne	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	**1,797**
suma cząstkowa DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Poza DZIAŁEM 5[85] wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne(**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
OGÓŁEM ENER	**9,055**	**8,382**	**9,272**	**9,764**	**9,464**	**9,655**	**9,955**	**65,547**

(*) (*) DG ENER przewiduje (częściowe) przekazanie realizacji CEF na zewnątrz, do agencji. Kwoty i środki będą dostosowywane w razie konieczności, zgodnie z wynikami procesu przekazywania na zewnątrz.

(**) (***) Środki te obejmują wydatki na koordynatorów UE. Ponadto można zwrócić się do Agencji ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki, aby wykonała zadania określone przepisami rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, w zależności od późniejszych decyzji.

85 Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

DG INFSO	Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**	**OGÓŁEM**
DZIAŁ 5 (*) wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Pozostałe wydatki administracyjne	**0,2**	**0,21**	**0,22**	**0,23**	**0,24**	**0,25**	**0,26**	**1,61**
suma cząstkowa DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Poza DZIAŁEM 5[86] wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	**3**	**18**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	**3**	**18**
OGÓŁEM INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) (*) DG INFSO przewiduje (częściowe) przekazanie realizacji CEF na zewnątrz, do agencji. Kwoty i środki będą dostosowywane w razie konieczności, zgodnie z wynikami procesu przekazywania na zewnątrz.

OGÓŁEM środki administracyjne DZIAŁ 5 WRF	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	**198,464**
OGÓŁEM środki administracyjne poza DZIAŁEM 5 WRF(*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	**155,946**
OGÓŁEM środki administracyjne poza DZIAŁEM 5 WRF	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346
OGÓŁEM środki administracyjne(*)	**40,37**	**46,369**	**50,067**	**52,423**	**53,787**	**55,26**	**56,134**	**354,410**

[86] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

OGÓŁEM środki administracyjne	**45,47**	**51,769**	**55,667**	**58,323**	**59,987**	**61,86**	**62,734**	**395,810**

(*) bez Funduszu Spójności 13 01 04 XX

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

DG MOVE		Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**
wiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas ny)							
	06 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	26	28	29	31	32	32
	XX 01 01 02 (w delegaturach)						
	06 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)						
	10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)						
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: FTE)[87]							
	06 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)	14	15	17	18	19	19
	XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT i JED w delegaturach)						
	XX 01 04 *yy*[88]						
	06 01 05 02 (AC, END, INT – pośrednie badania naukowe)						
	10 01 05 02 (AC, END, INT – bezpośrednie badania naukowe)						
	Inna pozycja w budżecie (określić)						
	OGÓŁEM MOVE	**40**	**43**	**46**	**49**	**51**	**51**

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w

87 AC= pracownik kontraktowy; INT= pracownik tymczasowy; JED= młodszy oddelegowany ekspert ; AL= członek personelu miejscowego; END= oddelegowany ekspert krajowy;

88 Poniżej pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA").

świetle istniejących ograniczeń budżetowych. Kwoty i środki będą dostosowywane w zależności od wyników planowanego procesu przekazywania na zewnątrz.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Kształtowanie polityki i strategii, zarządzanie projektami i ich kontrola, wybór projektów, koordynacja i współpraca ze wszystkimi zainteresowanymi stronami na wszystkich poziomach programu (ministerstwa, inne DG, instytucje europejskie, banki międzynarodowe (np. EBI), nadzór nad odpowiednimi agencjami i ich kontrola (personel zewnętrzny).
Personel zewnętrzny	Zarządzanie systemem informatycznym TENtec: gromadzenie danych technicznych, finansowych i geograficznych na potrzeby analiz, zarządzania i decyzji politycznych odnoszących się do programu.

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

DG ENER		Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**
wiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas ny)							
32 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)		34	39	45	45	45	46
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: FTE)[89]							
32 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)		17	20	22	25	25	26
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT i JED w delegaturach)							
XX 01 04 *yy*[90]	- w centrali[91]						
	- w delegaturach						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna pozycja w budżecie (określić)							
OGÓŁEM ENER		**51**	**59**	**67**	**70**	**70**	**72**

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

89 AC= pracownik kontraktowy; INT= pracownik tymczasowy; JED= młodszy oddelegowany ekspert ; AL= członek personelu miejscowego; END= oddelegowany ekspert krajowy

90 Poniżej pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA").

91 Przede wszystkim fundusze strukturalne, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejski Fundusz Rybacki

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych. Kwoty i środki będą dostosowywane w zależności od wyników planowanego procesu przekazywania na zewnątrz.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	- wspomaganie regionalnych i tematycznych forów w ustalaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania; - procedura selekcji; - zarządzanie corocznymi zaproszeniami do składania wniosków i wyborem projektów do wsparcia finansowego ze strony UE; - zarządzanie finansowe i zarządzanie projektami; - oceny.
Personel zewnętrzny	- wspomaganie regionalnych i tematycznych forów w ustalaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania; - procedura selekcji; - zarządzanie corocznymi zaproszeniami do składania wniosków i wyborem projektów do wsparcia finansowego ze strony Unii; - zarządzanie finansowe i zarządzanie projektami; - oceny.

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

DG INFSO	Rok **2014**	Rok **2015**	Rok **2016**	Rok **2017**	Rok **2018**	Rok **2019**	Rok **2020**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
09 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: FTE)[92]							
09 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT i JED w delegaturach)							
XX 01 04 *yy*[93] - w centrali[94]							
XX 01 04 *yy* - w delegaturach							
XX 01 05 02 (AC, END, INT - pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna pozycja w budżecie (określić)							
OGÓŁEM	**92**	**103**	**120**	**127**	**135**	**141**	**143**

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych. Kwoty i środki będą dostosowywane w zależności od wyników planowanego procesu przekazywania na zewnątrz.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Koordynacja polityki i strategii, zarządzanie programem, zarządzanie projektami i dotacjami
Personel zewnętrzny	Zarządzanie projektami i dotacjami

[92] AC= pracownik kontraktowy; INT= pracownik tymczasowy; JED= młodszy oddelegowany ekspert ; AL= członek personelu miejscowego; END= oddelegowany ekspert krajowy;

[93] Poniżej pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA").

[94] Przede wszystkim fundusze strukturalne, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejski Fundusz Rybacki

Ogółem szacowane potrzeby w zakresie zasobów ludzkich	183	205	233	246	256	264	266

3.2.4. Zgodność z wieloletnimi ramami finansowymi 2014-2020

- X Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z wieloletnimi ramami finansowymi 2014-2020.
- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając pozycje w budżecie, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty. n.d.

- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych[95].

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając pozycje w budżecie, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty. n.d.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- X Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok **N**	Rok **N+1**	Rok **N+2**	Rok **N+3**	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

[95] Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- X Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - ☐ wpływ na zasoby własne
  - X wpływ na dochody różne

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie dotycząca dochodów	Kwoty wpisane w budżecie na bieżący rok	Wpływ wniosku/inicjatywy[96]						
		Rok **N**	Rok **N+1**	Rok **N+2**	Rok **N+3**	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ….								

W przypadku wpływu na dochody różne, należy wskazać pozycję(-e) wydatków w budżecie, którą(-e) ten wpływ obejmie.

do ustalenia (Zyski generowane przez instrumenty finansowe zostaną wykorzystane w trakcie trwania programu, a ostatecznie spieniężone jako zyski wraz z kwotą zasadniczą na koniec programu.)

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

[96] W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.