



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

**Bruksela, 13 czerwca 2012 r. (19.06)
(OR. en)**

11236/12

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2011/0302 (COD)**

**FIN 428
CADREFIN 312
POLGEN 109
REGIO 86
ENER 284
TRANS 207
TELECOM 123
COMPET 418
MI 429
ECO 87
CODEC 1646**

WYNIK PRAC

Od: Sekretariat Generalny

Do: Delegacje

Nr wniosku 16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345 TRANS 292

Kom.: TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129 + REV 4

+ ADD 1 + ADD 2

Nr poprz. dok. : 10564/12 FIN 370 CADREFIN 271 POLGEN 97 REGIO 74 ENER 229 TRANS
183 TELECOM 113 COMPET 354 MI 385 ECO 73 CODEC 1470

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” (pierwsze czytanie)

– *Częściowe podejście ogólne*

Na posiedzeniu w dniu 7 czerwca 2012 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii wypracowała częściowe podejście ogólne do wyżej wymienionego wniosku, zawarte w załączniku I.

Oświadczenia złożone przez Niemcy, Zjednoczone Królestwo i Komisję Europejską zamieszczone są w załączniku II.

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,

po przekazaniu wniosku parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Dz.U. C [...], s. [...].

² Dz.U. C [...], s. [...].

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”¹.
- (3) Ustanowienie instrumentu „Łącząc Europę” ma na celu przyspieszenie inwestycji w zakresie sieci transeuropejskich i przyciągnięcie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego.
- (4) Stworzenie efektywnych sieci infrastruktury transportowej i energetycznej jest jednym z 12 kluczowych działań wskazanych przez Komisję w jej komunikacie dotyczącym Aktu o jednolitym rynku².

¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska agenda cyfrowa”, COM(2011) 245 final/2 z 26 sierpnia 2010 r.

² 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 final z 13 kwietnia 2011 r.

- (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.¹ 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 transeuropejska sieć transportowa („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.

¹ Rezolucja Parlamentu Europejskiego nr 2010/2211/INI.

- (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”¹. 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, 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 transportu² 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.

¹ Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (COM(2011) 144).

² Rezolucja Parlamentu Europejskiego nr 2009/2096/INI.

- (9) Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii we wnioskach z dnia 11 czerwca 2009 r. dotyczących przeglądu polityki TEN-T¹ 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 ...², 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 (mianowicie systemów zarządzania ruchem lotniczym związanych z programem SESAR, którego potrzeby w zakresie unijnych środków budżetowych wynoszą około 3 mld EUR).

¹ Dokument Rady 10850/09.

² Dz.U. L [...], s. [...].

- (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 przyjęty w lipcu 2010 r. zawiera 40 zaleceń; niektóre z nich uwzględniono w niniejszym wniosku. Raport końcowy grupy eksperckiej nr 5¹ 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 EUR²) 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.

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

² Według cen z 2011 r.

- (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.¹, 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.
- (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. W konkluzjach² z dnia 28 lutego 2011 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii uznała korytarze energetyczne za priorytet dla Europy.

¹ 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 final z 17 listopada 2010 r.

² Dokument Rady 6950/11.

- (17) Dnia 4 lutego 2011 r. Rada Europejska¹ 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]² 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.

¹ EUCO 2/1/11.

² Dz.U. L [...], s. [...].

- (21) W strategii „Europa 2020”¹ wzywa się do realizacji Europejskiej agendy cyfrowej², 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 realizację³.
- (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 transgranicznym⁴.
- (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 sięgającą 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.

¹ COM(2010) 2020 final z 3 marca 2010 r.

² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska agenda cyfrowa”, COM(2011) 245 final/2 z 26 sierpnia 2010 r.

³ 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.

⁴ Konkluzje Rady w sprawie Europejskiej agendy cyfrowej, 3017-te posiedzenie Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, Bruksela, 31 maja 2010 r.

- (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 wewnątrz krajowymi.
- (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 wielojęzycznych, bezpieczeństwa dostaw lub redundancji sieci, która jest konieczna, aby wyeliminować przestoje sieci infrastrukturalnej, które mogłyby powstać w wyniku awarii w jednym tylko punkcie.

- (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 byłiby 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 ...¹ [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 ściśle synergie z programem „Horyzont 2020”.

¹ Dz.U. L [...], s. [...].

- (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 finansowych¹.
- (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 listopada 2009 r.² 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 instrumentu „Łącząc Europę”, i nie powinny wypierać finansowania prywatnego. Przed podjęciem decyzji o zastosowaniu instrumentów finansowych Komisja przeprowadza ocenę ex-ante takich instrumentów.

¹ COM(2011)xxx, Ramy instrumentów finansowych nowej generacji.

² 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 final.

- (35) W komunikacie dotyczącym przeglądu budżetu unijnego¹ 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 finansowej łączącej unijne oraz krajowe fundusze publiczne i prywatne na rzecz rozwoju infrastruktury. Wynika to z faktu, że w wielu przypadkach kwestie związane z niewystarczającym poziomem inwestycji oraz niedoskonałością rynku można rozwiązać skuteczniej za pomocą instrumentów finansowych, a nie dotacji.
- (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 doświadczenia 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”).

¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów i Parlamentów Narodowych „Przegląd budżetu UE”, COM(2011) 700 final z 19 października 2010 r.

- (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 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 energetycznych¹.

¹ Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1.

- (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 śródkresowe 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.
- (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 Komisję¹.

¹ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (46) Należy zatem uchylić rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r.¹ 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,]²

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

¹ Dz.U. L 228 z 23.9.1995, s. 1.

² Motywy mają zostać zmienione w świetle zmian wprowadzonych w artykułach.

TYTUŁ I

PRZEPISY WSPÓLNE

ROZDZIAŁ I

INSTRUMENT „ŁĄCZĄC EUROPE”

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę”, który określa warunki, metody i procedury finansowania ze środków unijnych sieci transeuropejskich w celu wspierania projektów w sektorze 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 pełnym tytułem] [wytyczne dotyczące TEN-T]¹, rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [do uzupełnienia po przyjęciu rozporządzenia, wraz z datą przyjęcia i pełnym tytułem] [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej]² lub rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne INFSO] Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [do uzupełnienia po przyjęciu rozporządzenia, wraz z datą przyjęcia i pełnym tytułem]³;

¹ Dz.U. L [...], s. [...].

² Dz.U. L [...], s. [...].

³ Dz.U. L [...], s. [...].

- (2) „*odcinek transgraniczny*” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorze transportu między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;
- (3) „*roboty*” oznaczają zakup, dostawę i rozmieszczenie części składowych, systemów i usług, w tym oprogramowania, realizację związanych z projektem prac rozwojowych, budowlanych i instalacyjnych, odbiór instalacji oraz uruchomienie projektu;
- (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 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 narzędziami i sieciami IT skupiające się na wymianie informacji, wraz z pozostałymi, poniesionymi przez Komisję, 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 (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe];

- (8) „*beneficjent*” oznacza państwo członkowskie, organizację międzynarodową, przedsiębiorstwo państwowe lub prywatne, bądź organ, wybrane do otrzymania unijnego wsparcia finansowego na mocy niniejszego rozporządzenia i zgodnie z ustaleniami określonymi w odpowiednim programie prac, o którym mowa w art. 17;
- (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 TEN-T];
- (11) „*korytarze sieci bazowej*” oznaczają instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] [i częścią I załącznika do niniejszego rozporządzenia];
- (12) „*wąskie gardło*” w sektorze transportu oznacza barierę fizyczną lub techniczną skutkującą przerwaniem systemu, co z kolei wpływa na ciągłość dalekobieżnych i transgranicznych przepływów oraz powoduje zakłócenia przepustowości transportowej tych przepływów. Tego rodzaju barierę można wyeliminować przez stworzenie nowej lub znaczne zmodernizowanie istniejącej infrastruktury – w celu zwiększenia jej przepustowości – takiej jak mosty, śluzy, tamy, progi lub tunele niwelujące przeszkody typu nachylenie terenu, promień zakrętu, szerokość torów, głębokość toru wodnego lub przez modernizację odcinków infrastruktury sklasyfikowanych jako średnie/niskie do poziomu pozostałej części sieci;
- (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];

- (13b) „*aplikacje telematyczne*” oznaczają aplikacje zdefiniowane w art. 3 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];
- (14) „*infrastruktura energetyczna*” oznacza infrastrukturę określoną w art. 2 rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej];
- (14a) „*sieci telekomunikacyjne*” oznaczają sieci zdefiniowane w art. 3 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej];
- (15) „*sieci szerokopasmowe*” oznaczają sieci zdefiniowane w art. 3 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej];
- (16) „*infrastruktura usług cyfrowych*” oznaczają usługi sieciowe zdefiniowane w art. 3 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej];
- (17) „*platformy usług podstawowych*” oznaczają usługi określone w załączniku do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej];
- (18) „*usługi ogólne*” oznaczają usługi określone w załączniku do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej].
- (19) [...]
- (20) [...]

Artykuł 3
Cele ogólne

Instrument „Łącząc Europę” umożliwia przygotowanie i realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach energetycznym, transportu i telekomunikacji. Instrument „Łącząc Europę” wspiera realizację tych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które służą opracowaniu i budowie nowej infrastruktury i usług lub modernizacji¹ istniejącej infrastruktury i usług. Dla trzech sektorów, których dotyczy instrument „Łącząc Europę”, określone są następujące cele:

- a) przyczynianie się do inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu przez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich, tym samym przynoszenie korzyści dla całej Unii Europejskiej w zakresie konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach jednolitego rynku oraz kreowanie bardziej sprzyjającego inwestycjom publicznym i prywatnym otoczenia przez odpowiednie wykorzystanie synergii między sektorami. Poziom realizacji tego celu będzie oceniany na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności na podstawie wielkości udziału inwestycji prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowanych [przez instrumenty finansowe]² na mocy niniejszego rozporządzenia. Szczególny nacisk będzie kładziony na efektywne wykorzystywanie inwestycji publicznych.
- b) udział w staraniach Unii na rzecz osiągnięcia do 2020 r. poziomów docelowych w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20%³, zwiększenia efektywności energetycznej o 20% i podniesienia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20 % do 2020 r.⁴, przy jednoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.

¹ Na końcu motywu 10 dodany zostanie następujący fragment: „...przez stworzenie nowej infrastruktury, a także rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury”..

² Zastrzeżenie do tego elementu w oczekiwaniu na zakończenie negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.

³ Wstawiony zostanie nowy motyw, aby wskazać tę ewentualną wartość docelową i doprecyzować warunki, które należy spełnić, przy uwzględnieniu ostatniego etapu negocjacji na temat tej kwestii.

⁴ Na końcu motywu 5 dodany zostanie następujący fragment: „... przez przyczynianie się do realizacji celów na 2020 r. i uwzględnianie celu polegającego na zredukowaniu emisji na 2050 r.”

Artykuł 4
Szczegółowe cele sektorowe

Bez uszczerbku dla ogólnych celów określonych w art. 3 instrument „Łącząc Europę” przyczynia się do realizacji następujących, szczegółowych celów sektorowych:

- a) w sektorze transportu instrument „Łącząc Europę” wspiera projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania określone w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w art. 2a i 4 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T]:
- (i) usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń. Poziom realizacji tego celu mierzony jest na podstawie liczby nowych lub zmodernizowanych połączeń transgranicznych, usuniętych wąskich gardeł i zapewnionych odcinków o zwiększonej przepustowości na szlakach transportowych, które skorzystały z instrumentu „Łącząc Europę”;
 - (ii) zapewnienie zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie. Poziom realizacji tego celu mierzony jest na podstawie długości sieci kolejowej w UE-27 spełniającej wymogi określone w art. 45 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], długości sieci kolei dużych prędkości w UE-27, długości sieci śródlądowych dróg wodnych w UE-27 w podziale na klasy oraz zmniejszenia ofiar na sieci drogowej w UE-27;

- (iii) optymalizacja multimodalności, skuteczności i zrównoważoności przez integrację i wzajemne połączenia poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawa interoperacyjności usług transportowych. Poziom realizacji tego celu mierzony jest na podstawie liczby portów i portów lotniczych połączonych z siecią kolejową, liczby wzajemnie połączonych portów morskich i ich połączeń ze śródlądową siecią wodną, liczby połączeń zmodernizowanych za pośrednictwem autostrad morskich, zgodnie z art. 25 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], liczby zmodernizowanych połączeń ze strefami przylegającymi do portów, liczby zmodernizowanych platform logistycznych, zdefiniowanych w art. 3 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], oraz długości sieci wyposażonej w ERTMS.

Wskaźniki, o których mowa w niniejszym ustępie, nie mają zastosowania do państw członkowskich, które nie posiadają sieci kolejowej lub, w stosownym przypadku, śródlądowej sieci wodnej.

Wskaźniki te nie są rozumiane jako kryteria selekcji lub kwalifikowalności działań do wsparcia z instrumentu „Łącząc Europę”.

- b) W sektorze energetycznym instrument „Łącząc Europę” wspiera projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania służące realizacji jednego lub więcej z poniższych celów:
 - (i) promowanie dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego oraz interoperacyjności transgranicznych sieci elektroenergetycznych i gazowych;
 - (ii) zapewnienie Unii większego bezpieczeństwa dostaw energii;
 - (iii) wkład w zrównoważony rozwój i ochronę środowiska.

Warunki kwalifikowalności do unijnej pomocy finansowej dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania są zawarte w art. 15 rozporządzenia (UE) nr xxxx/2012 w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej i uchylającego decyzję nr 1364/2006/WE, natomiast kryteria selekcji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania są zawarte w art. 4 tego rozporządzenia.

ba) (i) Poziom realizacji celu zawartego w lit. b) pkt (i) niniejszego artykułu jest mierzony *ex post* na podstawie:

- liczby projektów faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wewnętrzne ograniczenia;
- zmniejszenia lub eliminacji izolacji energetycznej państw członkowskich;
- odsetka transgranicznego przesyłu energii elektrycznej w stosunku do zainstalowanej mocy elektrycznej w danym państwie członkowskim; oraz
- odsetka największego zapotrzebowania szczytowego w dwóch zainteresowanych państwach członkowskich objętych połączeniem międzysystemowym w zakresie dwustronnego przepływu gazu.

(ii) Poziom realizacji celu zawartego w lit. b) pkt (ii) niniejszego artykułu jest mierzony *ex post* na podstawie:

- liczby projektów umożliwiających dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, kontrahentów dostarczających i szlaków przesyłowych;
- liczby projektów zwiększających zdolność składowania;
- liczby zakłóceń i ich trwania;
- wielkości utraty energii ze źródeł odnawialnych, której można było uniknąć, spowodowanej brakiem transgranicznych połączeń;
- połączeń rynków izolowanych z bardziej zróżnicowanymi źródłami zaopatrzenia.

(iii) Poziom realizacji celu zawartego w lit. b) pkt (iii) niniejszego artykułu jest mierzony *ex post* na podstawie:

- przesyłu energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych od miejsca wytworzenia do miejsc jej zużycia i składowania;
- sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z instrumentu „Łącząc Europę”.

Elementy te służą pomiarowi *ex post* realizacji celów i nie stanowią kryteriów selekcji ani kwalifikowalności działań do wsparcia z instrumentu „Łącząc Europę”.

- c) W sektorze telekomunikacyjnym instrument „Łącząc Europę” zapewnia działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji celów określonych w art. 2 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne INFSO].

Artykuł 5

Budżet¹

1. Kopertę finansową instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 ustala się na [50 000 000 000 EUR]². Kwota ta podlega podziałowi w następujący sposób:
 - a) sektor transportu: [31 694 000 000 EUR][, z czego 10 000 000 000 EUR przenosi się z Funduszu Spójności na wydatki zgodne z niniejszym rozporządzeniem w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności];
 - b) sektor energetyczny: [9 121 000 000 EUR];
 - c) sektor telekomunikacyjny: [9 185 000 000 EUR].
2. Instrument „Łącząc Europę” może pokryć wydatki poniesione przez Komisję w ramach działań wspierających program, zgodnie z definicją w art. 2 ust. 5, do pułapu [0,35%]³ koperty finansowej. Te 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 680/2007⁴.

¹ Kwotami podanymi w tym artykule zajmuje się Grupa Przyjaciół Prezydencji. Ogólne zastrzeżenie do tego artykułu w oczekiwaniu na decyzję dotyczącą transferu środków z Funduszu Spójności.

² Wszystkie kwoty w cenach stałych z 2011 r. Odpowiednie kwoty wyrażone w aktualnych cenach podano w ocenie skutków finansowych regulacji.

³ Zastrzeżenie w oczekiwaniu na ostateczną decyzję w sprawie całkowitej kwoty: 0,35% odnosi się do 50 miliardów EUR.

⁴ Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1).

3. W następstwie śródkresowej oceny, o której mowa w art. 26 ust. 1, Parlament Europejski i Rada mogą na wniosek Komisji 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]^{1 2}.
4. Roczne środki zatwierdzane są przez Parlament Europejski i Radę w granicach wieloletnich ram finansowych³.

ROZDZIAŁ II

FORMY FINANSOWANIA I PRZEPISY FINANSOWE

[Artykuł 6 Formy pomocy finansowej]⁴

1. Instrument „Łącząc Europę” jest realizowany za pomocą jednej formy lub większej liczby form pomocy finansowej określonych rozporządzeniem (UE) nr XXXX/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]⁵.

¹ Zastrzeżenie do tego zdania w oczekiwaniu na decyzję dotyczącą transferu środków z Funduszu Spójności.

² Zostanie dodany nowy motyw wskazujący, że nomenklatura budżetowa powinna zapewnić przekazywanie informacji o transferach między sektorami Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

³ Dla informacji: tekst z dnia 21 maja 2012 r. przedstawiający schemat negocjacyjny wieloletnich ram finansowych (2014–2020), który ma być omawiany przez Coreper (10063/12), zawiera następujący fragment: „Komisja może wykorzystywać instrumenty finansowe jako integralny element instrumentu „Łącząc Europę”. Całkowita wielkość środków wykorzystywanych na instrumenty finansowe nie przekroczy [x] mln EUR.”

⁴ Zastrzeżenie do tego artykułu w oczekiwaniu na zakończenie negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.

⁵ Jeżeli art. 55 ust. 1 lit. c) nie zostanie przyjęty, zostanie wstawiony wykaz organów.

Artykuł 7

Kwalifikowalność i warunki pomocy finansowej

1. Jedynie działania związane z realizacją projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniami (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej] oraz (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO], a także działania wspierające program zgodnie z definicją w art. 2 pkt 5, kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie [dotacji, instrumentów finansowych oraz zamówień]¹.
2. W dziedzinie transportu jedynie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XXXX/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];
 - aa) działania służące realizacji sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], w przypadku gdy takie działania przyczyniają się do ułatwiania transgranicznych przepływów ruchu lub usuwania wąskich gardeł i gdy działania te przyczyniają się także do rozwoju sieci bazowej, do pułapu w wysokości 5% koperty finansowej na transport, zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia;
 - 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];

¹ Zastrzeżenie do form pomocy finansowej w oczekiwaniu na zakończenie negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.

- c) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a), d) i e) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];
- d) działania wspierające systemy aplikacji telematycznych zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];
- e) działania wspierające usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 38 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];
- f) działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez transport kolejowy przez modernizację obecnie używanego taboru, tak aby zapewnić opłacalne korzystanie z sieci TEN-T przy przestrzeganiu wymogów dotyczących poziomu hałasu;
- g) działania wspierające program;
- h) działania służące realizacji bezpiecznej infrastruktury zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];
- i) działania wspierające autostrady morskie zgodnie z art. 25 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T].

Projekty związane z transportem obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej wyłącznie pod warunkiem, że 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 stworzenia połączenia z siecią sąsiadującego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, ale faktycznie nie przecina granicy, pisemna umowa, o której mowa powyżej, nie jest wymagana.

[...] ¹

¹ W motywie 3 można dodać następujące zdanie: „Instrument „Łącząc Europę” powinien wspierać prace studyjne analizujące alternatywne modele finansowania projektów infrastruktury, w tym partnerstwa publiczno-prywatne.”

3. W dziedzinie energetyki wszystkie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które odnoszą się do korytarzy priorytetowych i obszarów, o których mowa w części II załącznika do niniejszego rozporządzenia, kwalifikują się do uzyskania unijnej pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych i dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że spełniają one wymogi określone w art. 15 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej].
4. W sektorze telekomunikacyjnym wszystkie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania wspierające program określone w załączniku 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]¹.

[[Co najmniej xx%] kwoty koperty finansowej, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. c), przyznaje się na wsparcie wstępnie ustalonych priorytetów i obszarów działania wymienionych w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia.]^{2 3}.

ROZDZIAŁ III

DOTACJE

Artykuł 8

Forma dotacji i koszty kwalifikowalne

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

Programy prac, o których mowa w art. 17, określają formy dotacji, które mogą być zastosowane w odniesieniu do finansowania przedmiotowych działań.

¹ Zastrzeżenie w oczekiwaniu na zakończenie negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.
² Uprzednio brakujące funkcjonalne połączenia z częścią II i III załącznika zostały wstawione w ust. 3 i 4 tego artykułu i muszą być przestrzegane przez sektorowe grupy robocze.
³ Należy zapewnić spójność między wytycznymi a instrumentem „Łącząc Europę”. Kwestia funkcjonalnego połączenia będzie przedmiotem dyskusji na forum Grupy Roboczej ds. Telekomunikacji.

2. Bez uszczerbku dla rozporządzenia finansowego wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym wieloletnim i rocznym programie prac 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. Kwalifikowalne mogą być wydatki na badania środowiskowe związane z ochroną środowiska naturalnego i dostosowaniem się do odpowiednich przepisów prawa unijnego.
- [6. Wydatki związane z nabyciem gruntów nie są kosztem kwalifikowalnym, z wyjątkiem środków przeniesionych z Funduszu Spójności w dziedzinie transportu zgodnie z art. 59 pkt 3 lit. b) rozporządzenia (UE) nr XXXX/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 Rady (WE) nr 1083/2006].]¹
- [7. VAT nie jest kosztem kwalifikowalnym.]²
8. Zasady dotyczące kwalifikowalności kosztów ponoszonych przez beneficjentów stosuje się odpowiednio do kosztów ponoszonych przez instytucje wdrażające.

¹ Zastrzeżenie w oczekiwaniu na ostateczną decyzję dotyczącą transferu 10 miliardów EUR z Funduszu Spójności.

² Dyskusje na temat tej kwestii zostają przełożone w oczekiwaniu na zakończenie negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.

Artykuł 9
Warunki udziału

1. Wnioski są składane przez pojedyncze lub działające w większej liczbie państwa członkowskie lub – w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi – przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, bądź przedsiębiorstwa lub instytucje publiczne lub prywatne ustanowione w państwach członkowskich.
2. 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 do realizacji celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

W przypadkach podyktowanych koniecznością bardziej skutecznego wykonania odpowiednich działań służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w państwach trzecich na mocy rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej] oraz (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne INFSO], finansowanie na mocy niniejszego rozporządzenia może być łączone z finansowaniem objętym innymi stosownymi rozporządzeniami unijnymi. W takim przypadku Komisja może podjąć decyzję, w formie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2, o jednym obowiązującym zestawie przepisów dotyczących realizacji działań.

5. [...]
6. Wieloletnie i roczne programy prac mogą określać dodatkowe, szczegółowe zasady składania wniosków.

Artykuł 10
Stawki finansowania

1. Z wyjątkiem tych przypadków, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe], wnioski wybiera się w drodze zaproszenia do składania ofert w oparciu o program prac, o którym mowa w art. 17.
2. W sektorze transportu kwota unijnej pomocy finansowej nie przekracza:
 - a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne – 50% kwalifikowalnych kosztów;
 - b) w odniesieniu do dotacji na roboty:
 - (i) na rzecz kolei i śródlądowych dróg wodnych i sieci drogowych w przypadku państw członkowskich nieposiadających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego z siecią izolowaną zgodnie z definicją w art. 3 lit. qq) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] bez dalekobieżnego kolejowego transportu towarowego – 20% kwalifikowalnych kosztów; 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 i działań poprawiających interoperacyjność kolei;
 - (ii) na rzecz połączeń transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, działań ograniczających hałas spowodowany ruchem kolejowym, w tym za pomocą modernizacji obecnie używanego taboru, a także rozwoju portów i platform multimodalnych – 20% kwalifikowalnych kosztów;
 - (iii) na rzecz działań wspierających nowe technologie i innowacje we wszystkich

rodzajach transportu – 20% kwalifikowalnych kosztów;

(iv) na rzecz działań wspierających transgraniczne odcinki dróg – 10% kwalifikowalnych kosztów;

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

(i) na rzecz europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), usług informacji rzecznej (RIS) i systemu monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS) – 50% kwalifikowalnych kosztów;

(ii) na rzecz działań wspierających rozwój autostrad morskich – 30% kwalifikowalnych kosztów;

(iii) na rzecz systemów aplikacji telematycznych, usług transportu towarowego, bezpiecznych miejsc parkingowych w ramach drogowej sieci bazowej – 20% kwalifikowalnych kosztów.

3. W sektorze energetycznym:

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

b) stawki współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 75 % dla działań, które opierają się o elementy określone w art. 15 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej] i zapewniają wysoki poziom regionalnego lub ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw lub zwiększają poziom solidarności w Unii lub obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.

4. W sektorze telekomunikacyjnym kwota unijnej pomocy finansowej nie przekracza:

a) w odniesieniu do działań w zakresie sieci szerokopasmowych – 50% kwalifikowalnych kosztów;

- b) w odniesieniu do działań w zakresie usług ogólnych – 75% kwalifikowalnych kosztów;
 - c) [...]
 - d) w odniesieniu do priorytetów horyzontalnych, w tym tworzenia map infrastruktury, programów twinningowych i obsługi technicznej – 75% kwalifikowalnych kosztów.
- 4a. W sektorze telekomunikacyjnym platformy usług podstawowych są zasadniczo finansowane poprzez zamówienia. W wyjątkowych przypadkach mogą być one finansowane za pomocą dotacji pokrywającej do 75% kosztów kwalifikowalnych oraz do 100% w odniesieniu do platformy zapewniającej pojedynczy punkt dostępu do europejskiego dziedzictwa kulturowego.
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]¹.
6. Wartość pomocy finansowej przydzielanej na wybrane działania będzie dostosowywana w oparciu o analizę kosztów i korzyści dla każdego projektu², dostępność unijnych środków budżetowych oraz konieczność maksymalnego zwiększenia efektu dźwigni finansowania unijnego.

[Artykuł 11

*Specjalne zaproszenia do składania wniosków o fundusze przeniesione z Funduszu Spójności w sektorze transportu]*³

- [1. Jeśli chodzi o 10 000 000 000 EUR przeniesione z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXXX] z przeznaczeniem dla państw członkowskich uprawnionych do

¹ Zastrzeżenie w oczekiwaniu na ostateczną decyzję dotyczącą transferu 10 miliardów EUR z Funduszu Spójności.

² W motywie trzeba zaznaczyć, że w analizie kosztów i korzyści każdego projektu należy zawrzeć ocenę *ex ante* niedoskonałości rynku.

³ Ogólne zastrzeżenie do tego artykułu w oczekiwaniu na ostateczną decyzję dotyczącą transferu 10 miliardów EUR z Funduszu Spójności.

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. Do tych zaproszeń do składania wniosków stosuje się odpowiednie przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące sektora transportu. W trakcie realizacji tych zaproszeń największy możliwy priorytet nadaje się projektom przestrzegającym alokacji krajowych w ramach Funduszu Spójności.]¹

¹ Przedmiotem art. 11 ust. 1 i 2 zajmuje się Grupa Przyjaciół Prezydencji.

3. Niezależnie od art. 10 oraz w odniesieniu do [10 000 000 000 EUR] przeniesionych z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXXX] 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 XXXX/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]¹ 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, a w przypadku państw członkowskich nieposiadających sieci kolejowej – sieć drogową TEN-T;
 - (iii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, rozwój platform multimodalnych i portów, w tym potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej;
- c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi aplikacji telematycznych:
 - (i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), usługi informacji rzecznej (RIS) i system monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS);
 - (ii) systemy aplikacji telematycznych.

¹ COM(2011) 615 final.

Artykuł 12

Anulowanie, zmniejszenie, zawieszenie i wstrzymanie dotacji¹

1. Komisja anuluje, z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków, pomoc finansową przyznaną na działania, których realizacji nie rozpoczęto w ciągu dwóch lat 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] lub w wyniku oceny postępów w realizacji projektu, zwłaszcza w przypadku poważnych opóźnień w realizacji działania.
3. Komisja może zażądać całkowitego lub częściowego zwrotu przyznanej pomocy finansowej, jeżeli w terminie dwóch lat od daty zakończenia realizacji ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy, realizacja działania korzystającego z pomocy finansowej nie została zakończona.
4. Przed podjęciem jednej z decyzji przewidzianych w ust. 1, 2 i 3 Komisja analizuje daną sprawę szczegółowo w koordynacji z odpowiednimi organami wspomnianymi w art. 6 ust. 2 i konsultuje się z zainteresowanymi beneficjentami, aby umożliwić im przedstawienie uwag w rozsądnym terminie.

¹ Brzmienie tego artykułu ma zostać dostosowane do przepisów nowego rozporządzenia finansowego i jego aktu delegowanego.

ROZDZIAŁ IV UDZIELANIE ZAMÓWIEŃ

Artykuł 13 *Udzielanie zamówień¹*

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.

¹ Włączenie kryteriów środowiskowych do procedur dotyczących zamówień publicznych zostanie omówione w motywie.

[ROZDZIAŁ V INSTRUMENTY FINASOWE]¹

Artykuł 14

Rodzaj instrumentów finansowych

1. Instrumenty finansowe określone zgodnie z tytułem VIII rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe] 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 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej] oraz (UE) nr XXX/2012 [wytyczne INFSO], a także realizacji ich celów. Instrumenty finansowe opierają się na ocenach ex-ante niedoskonałości rynku lub przypadków charakteryzujących się niewystarczającym poziomem inwestycji oraz potrzeb inwestycyjnych. [Główne warunki, zasady i procedury dotyczące każdego instrumentu finansowego określono w załączniku.]
2. Instrumenty finansowe ustanowione na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007 mogą być łączone, w stosownych przypadkach i z zastrzeżeniem uprzedniej oceny, z instrumentami stworzonymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

Połączenie obligacji projektowych podlega okresowemu sprawozdaniu, które należy sporządzić w drugiej połowie 2013 r., zdefiniowanym zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 680/2007. Kontynuacja inicjatywy w zakresie obligacji projektowych podlega niezależnej pełnej ocenie, której należy dokonać w 2015 r., zdefiniowanej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 680/2007.

¹ Ogólne zastrzeżenie do tego rozdziału w oczekiwaniu na zakończenie negocjacji nowego rozporządzenia finansowego. Cały rozdział V jest przedmiotem dalszych dyskusji na forum grupy roboczej.

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 z jej własnych zasobów z wkładem finansowym Unii w zasilenie lub przydział kapitału;
 - c) [...].

Artykuł 14a¹

Zasady i warunki dotyczące instrumentów finansowych

Instrumenty finansowe są zgodne z następującymi wymogami:

- a) przewidziane są dla przedsięwzięć z niewystarczającym poziomem inwestycji, w przypadku których wykazano, że są finansowo wykonalne, ale nie są w stanie uzyskać wystarczającego finansowania ze źródeł rynkowych;
- b) dodatkowość: unijne instrumenty finansowe nie służą zastąpieniu instrumentów finansowych danego państwa członkowskiego, prywatnego finansowania czy innych interwencji finansowych ze strony Unii;
- c) niezakłócanie konkurencji na rynku wewnętrznym;
- d) efekt mnożnikowy: wkład Unii w instrument finansowy służy uruchomieniu globalnej inwestycji przekraczającej wkład Unii zgodnie z uprzednio ustalonymi wskaźnikami;

¹ Fragment do zachowania w niniejszym rozporządzeniu, dopóki nie zostanie przyjęte nowe rozporządzenie finansowe.

- e) dostosowanie interesów: stosując instrumenty finansowe, Komisja dopilnowuje, aby istniał wspólny interes w realizacji celów polityki określonych dla instrumentu finansowego – interes, który może być poparty przepisami, jak na przykład wymogi dotyczące współinwestowania, podziału ryzyka lub zachęty finansowe – zapobiegając jednocześnie konfliktowi interesów z innymi działaniami podejmowanymi przez podmiot, któremu powierza się zadania;
- g) instrumenty finansowe są ustanawiane na podstawie oceny *ex ante*.

Artykuł 14b¹

Roczne sprawozdanie na temat instrumentów finansowych

Komisja sporządza co roku sprawozdania dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie działania instrumentów finansowych. W odniesieniu do każdego wspieranego instrumentu finansowego sprawozdanie zawiera:

- a) dane identyfikacyjne instrumentu finansowego;
- b) opis instrumentu finansowego, odpowiednie ustalenia dotyczące realizacji i wartość dodaną wkładu Unii;
- c) instytucje finansowe zaangażowane w realizację;
- d) zagregowane zobowiązania i płatności budżetowe z budżetu Unii dla każdego instrumentu finansowego;
- e) skuteczność instrumentu finansowego, w tym poczynionych inwestycji;
- f) saldo na rachunku powierniczym;

¹ Fragment do zachowania w niniejszym rozporządzeniu, dopóki nie zostanie przyjęte nowe rozporządzenie finansowe.

- g) dodatkowe zasoby, w tym odsetki, środki kapitałowe wypłacone z powrotem na rzecz instrumentu finansowego, opłaty gwarancyjne, dywidendy, zyski kapitałowe lub wszelkie inne wpływy wygenerowane w związku ze wsparciem z budżetu Unii;
- h) wartość inwestycji z kapitału własnego, w odniesieniu do poprzednich lat;
- i) łączne dane liczbowe dotyczące utraty wartości aktywów w odniesieniu do instrumentów kapitałowych / opartych na podziale ryzyka oraz dotyczące wypłaconych gwarancji w odniesieniu do instrumentów gwarancji kredytowej;
- j) docelową wartość efektu mnożnikowego i wartość uzyskaną;
- k) wkład instrumentu finansowego w realizację celów danego programu mierzona ustalonymi wskaźnikami, w tym, w stosownych przypadkach, dywersyfikację geograficzną.

Artykuł 15

Warunki przyznawania pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych

1. Działania wspierane za pomocą instrumentów finansowych są wybierane na zasadzie stopnia rozwoju projektu i służą dywersyfikacji sektorowej zgodnie z art. 3 i 4, a także równowadze geograficznej w 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.

- 2b. Wydatki budżetowe powiązane z instrumentem finansowym i zobowiązania finansowe Unii w żadnym wypadku nie przekraczają kwoty danego zobowiązania budżetowego zaciągniętego na ten cel, czyli nie obejmują zobowiązań warunkowych dla budżetu unijnego¹.
3. Instrumenty finansowe mają na celu zachowanie wartości aktywów przekazanych z budżetu UE.
4. Instrumenty finansowe przewidziane na mocy niniejszego rozporządzenia mogą być łączone z dotacjami finansowanymi z budżetu Unii.
5. Komisja może ustanawiać dodatkowe warunki w programie prac zgodnie z określonymi potrzebami poszczególnych sektorów.
- 5a. W przypadku gdy Parlament Europejski lub Rada uważają, że instrument finansowy nie zrealizował skutecznie swoich celów, mogą one zwrócić się do Komisji o przekazanie wniosku w sprawie zmiany aktu podstawowego po to, aby zaprzestać przekazywania środków na ten instrument finansowy lub, w stosownych przypadkach, aby zlikwidować dany instrument.¹
6. [...] ²

Artykuł 16

Działania w państwach trzecich

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

¹ Fragment do zachowania w niniejszym rozporządzeniu, dopóki nie zostanie przyjęte nowe rozporządzenie finansowe. Brzmienie to odzwierciedla obecny stan negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.

² Należy wstawić fragment o środkach powracających, w zależności od negocjacji nowego rozporządzenia finansowego.

ROZDZIAŁ VI

PROGRAMOWANIE, REALIZACJA I KONTROLA

Artykuł 17

Wieloletnie lub roczne programy prac

1. Komisja przyjmuje wieloletnie i roczne programy prac dla każdego z sektorów: transportu, energetycznego i telekomunikacyjnego. 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. Wieloletnie programy prac podlegają 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. Wieloletnie programy prac w sektorze 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).

Projekty wymienione w części I załącznika nie są wiążące dla państw członkowskich w odniesieniu do ich decyzji dotyczących programowania. Decyzja o realizacji tych projektów należy do kompetencji państw członkowskich i będzie zależeć od zdolności publicznego finansowania oraz od ich społeczno-ekonomicznej wykonalności zgodnie z przepisami art. 7 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T].

4. Wieloletnie programy prac w sektorze energetycznym i sektorze telekomunikacyjnym zawierają wytyczne strategiczne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i mogą obejmować konkretne projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania spójne z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu (UE) XXXX/2012 [wytyczne dotyczące transeuropejskiej infrastruktury energetycznej] i w rozporządzeniu (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO].
5. Roczne programy prac w sektorach transportu, energetycznym i telekomunikacyjnym przyjmuje się dla projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania nieujętych w wieloletnich programach prac.
6. Komisja, ustanawiając wieloletnie i sektorowe roczne 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. Można organizować wielosektorowe zaproszenia do składania wniosków.

Artykuł 17a

Przyznawanie pomocy finansowej Unii

1. Każdorazowo po zaproszeniu do składania wniosków na podstawie wieloletnich lub rocznych programów prac, o których mowa w art. 17, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24, podejmuje decyzję w sprawie kwoty pomocy finansowej, która zostanie przyznana wybranym projektom lub ich częściom. Komisja określa warunki i metody realizacji projektów.
2. Komisja powiadamia beneficjentów i zainteresowane państwa członkowskie o każdej przyznanej pomocy finansowej.

Artykuł 18

Transze roczne

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

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

Artykuł 19

Przeniesienie środków na kolejny rok

Środki, które nie zostały wykorzystane do końca roku budżetowego, na który zostały zapisane, zostają przeniesione zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe].

Artykuł 20
Akty delegowane¹

Z zastrzeżeniem zgody zainteresowanego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) przewidzianej w art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25 w celu zmiany części I i III załącznika, aby uwzględnić zmieniające się priorytety finansowe w sieciach transeuropejskich oraz zmiany odnoszące się do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania określonych w rozporządzeniu (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] i w rozporządzeniu (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFSO]. Przy zmianie części I i III załącznika Komisja dopilnowuje:

- a) aby projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne TEN-T] i rozporządzeniem (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne INFSO] mogły zostać zrealizowane w całości lub częściowo w wieloletnich ramach finansowych 2014–2020;
- b) aby zmiany były spójne z kryteriami kwalifikowalności zawartymi w art. 7 niniejszego rozporządzenia;
- c) jeżeli chodzi o część I załącznika – aby wszystkie odcinki obejmowały projekty infrastrukturalne, których realizacja będzie wymagała ich zawarcia w wieloletnim programie prac na mocy art. 17 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, bez zmiany układu korytarzy sieci bazowej;
- d) jeżeli chodzi o część III załącznika – aby nowe priorytety i obszary działania spełniały kryteria art. 3 i art. 4 lit. c) niniejszego rozporządzenia².

¹ [Jeżeli w drodze aktu delegowanego ma zostać zmieniony załącznik dotyczący instrumentów finansowych (art. 14), uprawnienia przekazane Komisji należy określić w niniejszym artykule].

² Należy zapewnić spójność między wytycznymi a instrumentem „Łącząc Europę”. Wstawienie odniesienia do części III załącznika do rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” w art. 20 jest ściśle związane z kwestią funkcjonalnego połączenia (zob. drugi przypis dotyczący art. 7 ust. 4 akapit drugi), częścią III załącznika (zob. przypis w części III załącznika) i z dyskusjami w sprawie wytycznych INFSO. Powinien być zatem przedmiotem dalszych dyskusji na form Grupy Roboczej ds. Telekomunikacji.

Artykuł 21

Obowiązki beneficjentów i państw członkowskich

W ramach swoich odpowiednich 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.

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

Państwa członkowskie informują Komisję co roku, w stosownych przypadkach poprzez interaktywne systemy informacji geograficznej i technicznej, o postępach w realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz inwestycjach poczynionych w tym celu, w tym o wielkości wsparcia przeznaczanego 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 Unii¹

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 administracyjne i finansowe.
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 na mocy niniejszego rozporządzenia.
3. Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) może przeprowadzać dochodzenia, w tym kontrole i inspekcje na miejscu, zgodnie z przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącym dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF)² i 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 nieprawidłowościami³, w celu określenia, czy zaszło nadużycie finansowe, korupcja lub jakiegokolwiek inne bezprawne działanie, które wywiera wpływ na interesy finansowe Unii w związku z umową o udzielenie dotacji, decyzją o udzieleniu dotacji lub zamówieniem finansowanym na mocy niniejszego rozporządzenia.

¹ Motyw 47 otrzymuje następujące brzmienie: „Interesy finansowe Unii Europejskiej powinny być chronione za pomocą proporcjonalnych środków w całym cyklu wydatków, obejmujących zapobieganie nieprawidłowościom, ich wykrywanie i badanie, odzyskiwanie utraconych, niesłusznie wypłaconych lub nieprawidłowo wykorzystanych funduszy oraz, w stosownych przypadkach, kary administracyjne i finansowe zgodne z rozporządzeniem (UE) nr XXXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przepisów finansowych mających zastosowanie do budżetu rocznego Unii.”.

² Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 1.

³ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2.

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

TYTUŁ II PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 24

Komitety

1. Komisję wspiera Komitet Koordynujący instrumentu „Łącząc Europę”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. Komitet zapewnia horyzontalny przegląd programów prac, o których mowa w art. 17, aby zapewnić spójność oraz rozpoznanie i wykorzystanie synergii między sektorami.

Artykuł 25

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia, o którym mowa w art. 20, powierza się Komisji na okres od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia do końca wieloletnich ram finansowych.

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. Pod koniec 2017 r. Komisja, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi i beneficjentami, 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 także kwestie uproszczenia, wewnętrznej i zewnętrznej spójności środków, dalszego znaczenia wszystkich celów, a także ich wkładu w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. W sprawozdaniu 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.
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 zainteresowanego państwa członkowskiego w związku z projektem będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania o przedstawienie szczegółowej oceny działań i powiązanych projektów finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia lub, w stosownych przypadkach, o przekazanie jej informacji i zapewnienie pomocy niezbędnej do przeprowadzenia oceny takich projektów.

Artykuł 27

Informacja, komunikacja i jawność

1. Beneficjenci 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”. Środki przeznaczone na działania informacyjne na podstawie art. 5 ust. 2 niniejszego rozporządzenia służą także komunikacji instytucjonalnej w zakresie priorytetów politycznych Unii Europejskiej, o ile są one powiązane z celami ogólnymi niniejszego rozporządzenia.

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 680/2007 i (WE) nr 67/2010, 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

Niezależnie od przepisów art. 28 niniejszego rozporządzenia, z dniem 1 stycznia 2014 r. uchyla się rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i nr 67/2010.

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
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

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

1. Priorytety horyzontalne

Innowacyjne zarządzanie i usługi	<i>Jednolita europejska przestrzeń powietrzna - SESAR</i>
Innowacyjne zarządzanie i usługi	<i>Systemy aplikacji telematycznych dla ruchu drogowego, kolejowego, śródlądowego i statków (ITS, ERTMS, RIS i VTMS)</i>
Innowacyjne zarządzanie i usługi	<i>Porty, autostrady morskie i porty lotnicze sieci bazowej, bezpieczna infrastruktura</i>

2. Korytarze sieci bazowej

Korytarz Bałtyk – Adriatyk

PRZEBIEG:

Helsinki – Tallin – Ryga

Windawa – Ryga

Ryga – Kowno

Kłajpeda – Kowno

Kowno – Warszawa – Katowice

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa

Katowice – Ostrawa – *Brno* – Wiedeń

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa

Katowice – *Žylina* – Bratysława – Wiedeń

Wiedeń – Graz – *Villach* – *Udine* – Triest

Udine – Wenecja – Padwa – Bolonia – Rawenna

Graz – *Maribor* – Lublana – Koper/Triest

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Helsinki – Tallin	porty, autostrady morskie	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych i ich wzajemnych połączeń, potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej, autostrady morskie
Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa	kolejowy	(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, terminale kolejowo-drogowe, autostrady morskie
Windawa – Ryga	kolejowy	modernizacja, połączenia z portami, autostrady morskie
Kłajpeda – Kowno	kolejowy	modernizacja
Korytarz Via Baltica	drogowy	prace na odcinkach transgranicznych (EE, LV, LT, PL)
Gdynia – Katowice	kolejowy	roboty
Gdynia, Gdańsk	porty	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Warszawa – Katowice	kolejowy	roboty
Wrocław – Poznań – Szczecin/Świnoujście	kolejowy	roboty
Świnoujście, Szczecin	port	połączenia między portami
Bielsko Biała – Żylna	drogowy	roboty
Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń oraz Katowice – Żylna – Bratysława – Wiedeń	kolejowy	roboty, zwłaszcza odcinków transgranicznych PL-CZ, PL-SK i SK-AT; (dalszy) rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń kolej – porty lotnicze
Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Udine – Wenecja – Rawenna	kolejowy	częściowa budowa nowych linii (tunel bazowy Semmering i linia kolejowa Koralm), modernizacja linii kolejowej; roboty w toku; (dalszy) rozwój platform multimodalnych; modernizacja istniejącej linii dwutorowej między Udine/Cervignano a Triestem
Graz – Maribor – Pragersko	kolejowy	prace studyjne i roboty związane z dotyczące drugim torem
Triest, Wenecja, Rawenna, Koper	porty	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych

Warszawa – Berlin – Rotterdam/Antwerpia – Felixstowe – Midlands

PRZEBIEG:

granica BY – Warszawa – Poznań – *Frankfurt nad Odrą* – Berlin – Magdeburg – Brunzwik –

Hanower

Hanower – Brema – Bremerhaven

Hanower – *Osnabrück* – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpia – Felixstowe – Birmingham – Manchester – Liverpool

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

granica BY – Warszawa – Poznań – granica Niemiec	kolejowy	roboty na istniejącej linii, prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
granica PL – Berlin – Hanower – Amsterdam/Rotterdam	kolejowy	prace studyjne i modernizacja kilku odcinków (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hanower – Berlin)
Bremerhaven - Brema	kolejowy	roboty i prace studyjne w toku
Berlin – Magdeburg – Hanower, Mittellandkanal, kanały zachodnioniemieckie, Ren, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, roboty służące poprawie żeglowności i modernizacja śródlądowych dróg wodnych i śluz
śluzy Amsterdamu i Amsterdam - Rijnkanaal	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne nad śluzami w toku; port: wzajemne połączenia (prace studyjne i roboty, w tym modernizacja śluzy Beatrix)
Felixstowe – Midlands	kolej, port, platformy multimodalne	modernizacja linii kolejowej, połączenia między portami i platformy multimodalne
Manchester – Liverpool	kolejowy	modernizacja, w tym Northern Hub

Korytarz śródziemnomorski

PRZEBIEG:

Algeciras – Bobadilla – Madryt – Saragossa – Tarragona

Sewilla – Bobadilla – Murcja

Kartagena – Murcja – Walencja – Tarragona

Tarragona – Barcelona – *Perpignan* – Lyon – Turyn – Novara – Mediolan – Weronia – Padwa –
Wenecja – Rawenna/Triest/Koper - Lublana – Budapeszt – granica UA

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Algeciras – Madryt	kolejowy	prace studyjne w toku, roboty mają ruszyć przed 2015 r. i mają zostać zakończone w 2020 r.
Sewilla – Antequera – Granada – Almería – Kartagena – Murcja – Alicante – Walencja	kolejowy	prace studyjne i roboty
Walencja – Tarragona – Barcelona	kolejowy	budowa między 2014 r. a 2020 r.
Barcelona	port	połączenia kolejowe z portem i portem lotniczym
Barcelona – Perpignan	kolejowy	odcinek transgraniczny, roboty w toku, nowa linia ma powstać do 2015 r., modernizacja istniejącej linii
Perpignan – Montpellier	kolejowy	obwodnica kolejowa Nîmes – Montpellier ma być gotowa w 2017 r., Montpellier – Perpignan w 2020 r.
Lyon	kolejowy	obwodnica południowo-wschodnia: prace studyjne i roboty
Lyon – Turyn	kolejowy	odcinek transgraniczny, roboty w tunelu bazowym mają ruszyć przed 2020 r.; prace studyjne dotyczące dróg dojazdowych
Mediolan – Brescia	kolejowy	częściowa modernizacja, częściowo nowa linia dużych prędkości
Brescia – Wenecja – Triest	kolejowy	roboty mają rozpocząć się przed 2014 r. na kilku odcinkach
Mediolan – Cremona - Mantua – Porto Levante/Wenecja – Rawenna/Triest	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja, roboty
Cremona, Mantua, Wenecja, Rawenna, Triest	porty śródlądowe	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych

Triest – Divača	kolejowy	prace studyjne i częściowa modernizacja w toku; odcinek transgraniczny ma być zrealizowany po 2020 r.
Koper – Divača – Lublana – Pragersko	kolejowy	prace studyjne i modernizacja / częściowo nowa linia
węzeł Lublana	kolejowy	węzeł kolejowy Lublana, w tym platforma multimodalna; połączenie kolejowe z portem lotniczym
Pragersko – Zalău	kolejowy	odcinek transgraniczny: prace studyjne, roboty mają rozpocząć się przed 2020 r.
Lendava – Letenye	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego
Boba – Székesfehérvár	kolejowy	modernizacja
Budapeszt – Miskolc – granica UA	kolejowy	modernizacja
Vásárosnamény – granica UA	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego

Hamburg – Rostock – Burgas – Pireus – Nikozja

PRZEBIEG:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – *Drezno* – Uście nad Łabą – Mielnik/Praga – Kolin

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

Kolin – Pardubice – *Brno* – Wiedeń/Bratysława – Budapeszt – *Arad* – Timișoara – Krajowa –

Calafat – Widin – Sofia

Sofia – Płowdiw – Burgas

Płowdiw – granica TR

Sofia – Saloniki – Ateny – Pireus – Lemesos – Nikozja

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Drezno – Praga	kolejowy	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Praga	kolejowy	modernizacja, obwodnica towarowa; połączenie kolejowe z portem lotniczym
Praga – Brześć	kolejowy	modernizacja
Ostrawa/Przerów – Żylin – Koszyce	kolejowy	modernizacja, platformy multimodalne
Zlín – Żylin	drogowy	drogowy odcinek transgraniczny
Hamburg – Drezno – Praga – Pardubice	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, roboty służące poprawie żeglowności i modernizacja dotyczące Łaby i Weltawy
śluzy Děčín	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne
Brześć – Bratysława	kolejowy	odcinek transgraniczny, modernizacja
Bratysława – Hegyeshalom	kolejowy	odcinek transgraniczny, modernizacja
Mosonmagyaróvár – granica SK	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego
Tata – Biatorbágy	kolejowy	modernizacja
Budapeszt – Arad – Timișoara – Calafat	kolejowy	modernizacja na Węgrzech prawie zakończona, w Rumunii w toku
Widin – Sofia – Burgas/granica TR Sofia – Saloniki – Ateny/Pireus	kolejowy	prace studyjne i roboty na odcinku Widin – Sofia – Saloniki – Ateny; modernizacja odcinka Sofia – Burgas/granica TR
Widin – Krajowa	drogowy	modernizacja odcinka transgranicznego
Saloniki	port	modernizacja i rozwój infrastruktury, multimodalne połączenia wzajemne
Ateny/Pireus – Lemesos	porty, autostrady morskie	przepustowość portu i multimodalne połączenia wzajemne
Lemesos – Nikozja	porty, platformy multimodalne	modernizacja połączenia intermodalnego, w tym południowa obwodnica Nikozji, prace studyjne i roboty, systemy zarządzania ruchem
Nikozja – Larnaka	platformy multimodalne.	multimodalne połączenia wzajemne i systemy aplikacji telematycznych

Helsinki – Valletta

PRZEBIEG:

granica RU – Kotka-Hamina – Helsinki – Turku/Naantali – Sztokholm – Malmö – Kopenhaga –
Lubeka – Hamburg – Hanower

Brema – Hanower – Norymberga – Monachium – *Innsbruck* – Weronia – Bolonia –
Ankona/Florencja

Livorno / La Spezia – Florencja – Rzym – Neapol – Bari – Taranto – Valletta/Igumenitsa/Patras –
Ateny

Neapol – Gioia Tauro – Palermo – Valletta

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Kotka-Hamina – Helsinki	port, kolejowy	połączenia między portami, modernizacja linii kolejowej, potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej
Helsinki	kolejowy	połączenie kolejowe z portem lotniczym
granica RU – Helsinki	kolejowy	roboty w toku
Helsinki – Turku	kolejowy	modernizacja
Turku/Naantali – Sztokholm	porty, autostrady morskie	połączenia między portami, potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej
Sztokholm – Malmö (trójkąt nordycki)	kolejowy	roboty w toku na określonych odcinkach
Fehmarn	kolejowy	prace studyjne w toku, prace konstrukcyjne dotyczące stałego połączenia Fehmarn Belt [...] mają się rozpocząć w 2015 r.
Kopenhaga – Hamburg przez Fehmarn: drogi dojazdowe	kolejowy	dojazdowe w Danii mają zostać ukończone do 2020 r., trasy dojazdowe w Niemczech mają zostać ukończone w dwóch etapach: elektryfikacja jednego toru z dokończeniem stałego połączenia, a siedem lat później dwa tory
Hamburg/Brema – Hanower	kolejowy	prace studyjne w toku
Monachium – Wörgl	kolejowy	dojazd do tunelu bazowego Brenner i odcinek transgraniczny: prace studyjne

tunel bazowy Brenner	kolejowy	prace studyjne i roboty
Fortezza – Werona	kolejowy	prace studyjne i roboty
Neapol – Bari	kolejowy	prace studyjne i roboty
Neapol – Reggio di Calabria	kolejowy	modernizacja
Werona – Bolonia	kolejowy	modernizacja w toku
Ankona, Neapol, Bari, La Spezia, Livorno, Igumenitsa, Patras	porty	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Ateny – Patras	kolejowy	prace studyjne i roboty, połączenia między portami
Messyna – Katania – Palermo	kolejowy	modernizacja (pozostałych odcinków)
Palermo/Taranto – Valletta/Marsaxlokk	porty, autostrady morskie	połączenia między portami
Valletta – Marsaxlokk	port, port lotniczy	modernizacja wzajemnych połączeń modalnych, w tym Marsaxlokk-Luqa-Valletta, systemy aplikacji telematycznych

Genua – Rotterdam

PRZEBIEG:

Genua – Mediolan – *Lugano* – Bazylea

Genua – Novara – *Brig* – Berno – Bazylea – Karlsruhe – Mannheim – Moguncja – Koblencja –
Kolonja

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

Nijmegen – Rotterdam

Kolonja – Liège – Bruksela – Gandawa – Zeebrugge

Liège – Antwerpia

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

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

Lizbona – Strasburg

PRZEBIEG:

Sines/Lizbona – Madryt – Valladolid

Lizbona – Aveiro – Leixões/Porto

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

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

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	kolejowy	prace studyjne w toku
połączenie kolejowe Aveiro – Salamanka – Medina del Campo	kolejowy	odcinek transgraniczny: roboty w toku
połączenie kolejowe Bergara – San Sebastián – Bajonna	kolejowy	zakończenie spodziewane w Hiszpanii do 2016 r., we Francji do 2020 r.
Bajonna – Bordeaux	kolejowy	konsultacje społeczne w toku
Bordeaux – Tours	kolejowy	roboty w toku
Paryż	kolejowy	południowa obwodnica dużych prędkości
Baudrecourt – Mannheim	kolejowy	modernizacja
Baudrecourt – Strasburg	kolejowy	roboty w toku, mają zostać zakończone do 2016 r.

Dublin – Londyn – Paryż – Bruksela

PRZEBIEG:

Belfast – Dublin – Birmingham

Glasgow/Edynburg – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Londyn – Lille – Bruksela

Dublin/Cork/Southampton – Hawr – Rouen – Paryż

Londyn – Dover – Calais – Paryż

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Cork – Dublin – Belfast	kolejowy	prace studyjne i roboty; połączenia multimodalne w Belfaście; połączenia z DART (Dublin)
Glasgow – Edynburg	kolejowy	modernizacja
Manchester – Liverpool	kolejowy	modernizacja i elektryfikacja
kolej dużych prędkości 2	kolejowy	Studies & works for a high speed line London - Midlands
Birmingham – Reading – Southampton	kolejowy	modernizacja linii towarowej
Cardiff – Bristol – Londyn	kolejowy	modernizacja, w tym Crossrail
Dublin, Cork, Southampton, Hawr	port, kolejowy	prace studyjne i roboty dotyczące przepustowości portu, autostrady morskie i wzajemne połączenia
Hawr – Paryż	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Hawr – Paryż	kolejowy	prace studyjne
Calais – Paryż	kolejowy	wstępne prace studyjne
Bruksela	kolejowy	prace studyjne i roboty (połączenie północ-południe dla linii konwencjonalnych i dużych prędkości)

Amsterdam – Bazylea/Lyon – Marsylia

PRZEBIEG:

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpia – Bruksela – Luksemburg

Luksemburg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marsylia

Luksemburg – Metz – Strasburg – Bazylea

Antwerpia/Zeebrugge – Gandawa – Dunkierka/Lille – Paryż

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

Moza, w tym Maaswerken	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Kanał Alberta / Kanał Bocholt-Herentals	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
korytarz Ren-Skalda	śródlądowe drogi wodne	śluzy: prace studyjne w toku
Terneuzen	morski	śluzy: prace studyjne w toku; roboty
Terneuzen – Gandawa	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja
Antwerpia	morski, port, kolejowy	śluzy: prace studyjne w toku; port: połączenia wzajemne (w tym drugie połączenie kolejowe z portem Antwerpii)
Kanał Seine Nord; Sekwana – Skalda	śródlądowe drogi wodne	projekt zakończony, rozpoczęty dialog konkurencyjny, całkowite zakończenie do 2018 r. modernizacja, w tym połączeń transgranicznych
Dunkierka – Lille	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne w toku
prace studyjne w toku Antwerpia, Bruksela, Charleroi	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
modernizacja dróg wodnych w Walonii	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne, modernizacja, połączenia intermodalne
prace studyjne, modernizacja Bruksela – Luksemburg – Strasburg	kolejowy	roboty w toku
Antwerpia – Namur – granica LUX – granica FR	kolejowy	modernizacja kolejowej linii towarowej
Strasburg – Miluza – Bazylea	kolejowy	modernizacja
połączenia kolejowe Luksemburg – Dijon – Lyon (TGV Ren – Rodan)	kolejowy	prace studyjne i roboty
Lyon	kolejowy	wschodnia obwodnica: prace studyjne i roboty

Kanał Saona – Mozela/Ren	śródlądowe drogi wodne	wstępne prace studyjne w toku
Rodan	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Port Marsylia-Fos	port	połączenia wzajemne i terminale multimodalne

Korytarz Strasburg – Dunaj

PRZEBIEG:

Strasburg – Stuttgart – Monachium – Wels/Linz

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

Wels/Linz – Wiedeń – Bratysława

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

WSTĘPNIE USTALONE ODCINKI, W TYM PROJEKTY:

połączenie kolejowe Strasburg – Kehl Appenweier	kolejowy	roboty na połączeniu Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – Monachium	kolejowy	prace studyjne i roboty w toku
Monachium – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	kolejowy	prace studyjne i roboty w toku
Salzburg – Wels	kolejowy	prace studyjne
Norymberga – Ratzbona – Pasawa – Wels	kolejowy	prace studyjne i roboty
połączenie kolejowe Wels – Wiedeń	kolejowy	planowane zakończenie do 2017 r.
Wiedeń – Bratysława / Wiedeń – Budapeszt / Bratysława – Budapeszt	kolejowy	prace studyjne nad kolejami dużych prędkości (w tym dostosowanie połączeń między tymi trzema miastami)
Komárom – Komárno	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty nad mostem granicznym
Arad – Braszów – Bukareszt – Konstanca	kolejowy	modernizacja określonych odcinków; prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Men – kanał Men-Dunaj	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty na kilku odcinkach i wąskich gardłach; porty śródlądowe: multimodalne połączenia wzajemne
Dunaj	śródlądowe drogi wodne	prace studyjne i roboty na kilku odcinkach i wąskich gardłach; porty śródlądowe: multimodalne połączenia wzajemne
Bukareszt – kanał dunajski	śródlądowe drogi wodne	Studies & works
Konstanca	port	połączenia między portami

3. Pozostałe odcinki sieci bazowej

Sofia – granica z FYROM	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Sofia – granica z Serbią	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Timișoara – granica z Serbią	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne w toku
Monachium – Praga	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne i roboty
Norymberga – Praga	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
Wrocław – Praga	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
Nowa Sól – Hradec Králové	transgraniczny	drogowy	roboty
Lublana – granica HR	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
Brno – granica AT	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Budapeszt – Zwoleń	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Budapeszt – granica HR	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
Budapeszt – granica SRB	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
korytarz botnicki: Luleå – Oulu	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne i roboty
Targu Neamț – Ungheni	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Zalău – Halmeu	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Mariampol – Kibarty (granica LT/RU)	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Wilno – granica LT/BY	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Janina – Kakavia (granica EL/AL)	transgraniczny	drogowy	prace studyjne
Kleidi – Polikastro – Evzoni (granica EL/FYROM)	transgraniczny	drogowy	modernizacja
Seres – Promachonas – granica EL/BG	transgraniczny	drogowy	roboty w toku
Aleksandropolis – Kipi granica EL/TR	transgraniczny	drogowy	prace studyjne i roboty
północno-zachodnia Hiszpania	wąskie gardło	kolejowy	roboty w toku
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne
Halle – Lipsk – Norymberga	wąskie gardło	kolejowy	roboty w toku, mają zostać zakończone do 2017 r.
linia kolejowa Egnatia	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne w toku
Sundsvall – Umeå – Luleå	wąskie gardło	kolejowy	prace studyjne i roboty
Malmö – Göteborg	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty

Sztokholm – Gävle – Sundsvall	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja, roboty
Mjölby – Hallsberg – Gävle	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja, roboty
Zatoka Botnicka – Kiruna – granica NO	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty
Milford Haven – Swansea – Cardiff	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
połączenie kolejowe Shannon Foynes – węzeł Limerick	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne
połączenie kolejowe do Wilhelmshaven i Bremerhaven	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne w toku
granica UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Drezno	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty
Żylna – granica UA	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Ryga – granica RU/BY	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Kowno – Wilno – granica BY	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja, połączenie kolejowe z portem lotniczym
Kibarty – Kowno	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Tallin – Tartu – Koidula – granica RU	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja
Marsylia – Tulon – Nicea – Ventimiglia – Genua	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Bordeaux – Tuluza	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
Helsinki – Oulu	pozostała sieć bazowa	kolejowy	modernizacja odcinków
Pampeluna – Saragossa – Sagunto	pozostała sieć bazowa	kolejowy	prace studyjne i roboty
Brunsbüttel - Kilonia (kanał kiloński)	pozostała sieć bazowa	śródlądowe drogi wodne	optymalizacja statusu żeglowności

**CZĘŚĆ II: WYKAZ PRIORYTETOWYCH KORYTARZY I OBSZARÓW INFRASTRUKTURY
W SEKTORZE ENERGETYCZNYM¹**

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 elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych	Belgia, Francja, Hiszpania, Irlandia, Luksemburg, Malta, Niderlandy Niemcy, Portugalia, Włochy, Zjednoczone Królestwo
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

¹ Przed przyjęciem niniejszego rozporządzenia tekst części II załącznika zostanie dostosowana do ostatecznej wersji tekstu załącznika I do rozporządzenia XXXX/2012 w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylającego decyzję nr 1364/2006/WE, z wyjątkiem priorytetowego korytarza naftowego.

<p>4. Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla energii elektrycznej w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Południowo-Wschodniej („NSI East Electricity”)</p>	<p>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</p>	<p>Austria, Bułgaria, Cypr, Grecja, Niemcy, Polska, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy</p>
<p>5. Połączenia międzysystemowe Północ-Południe dla gazu w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Południowo-Wschodniej („NSI East Gas”)</p>	<p>zwiększenie regionalnych połączeń przesyłowych gazu między regionem Morza Bałtyckiego, Morzem Adriatyckim, Morzem Egejskim i Morzem Czarnym, a w szczególności zwiększenie dywersyfikacji i bezpieczeństwa dostaw gazu</p>	<p>Austria, Bułgaria, Cypr, Grecja, Niemcy, Polska, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Włochy</p>
<p>6. Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich („BEMIP Electricity”)</p>	<p>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</p>	<p>Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Szwecja</p>
<p>7. Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku gazu państw bałtyckich („BEMIP Gas”)</p>	<p>likwidacja izolacji trzech państw bałtyckich i Finlandii poprzez wyeliminowanie zależności od jednego dostawcy i zwiększenie dywersyfikacji dostaw w regionie Morza Bałtyckiego</p>	<p>Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Szwecja</p>

8. Southern Gas Corridor ("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 SEKTORZE TELEKOMUNIKACYJNYM¹

a) Priorytety horyzontalne

<p>Innowacyjne zarządzanie, tworzenie map i usługi</p>	<p>Obsługa techniczna i środki powielania projektów, gdy jest to konieczne dla wdrożenia i zarządzania, w tym planowanie projektów i inwestycji oraz studia wykonalności.</p> <p>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.</p> <p>Analiza oceny wpływu na środowisko uwzględniająca konieczność dostosowania się do zmiany klimatu i jej łagodzenia oraz odporność na klęski żywiołowe.</p>
<p>Działania wspierające i pozostałe środki wsparcia technicznego</p>	<p>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.</p>

¹ Treść tego załącznika jest ściśle związana z kwestią funkcjonalnego połączenia (zob. przypis do ar. 7 ust. 4), a także z dyskusjami nad wnioskiem Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie wytycznych dla transeuropejskich sieci telekomunikacyjnych i uchylającym decyzję nr 1336/97/WE (zwanymi dalej „wytycznymi INFSO”), dlatego część III załącznika będzie przedmiotem dalszych dyskusji na forum Grupy Roboczej ds. Telekomunikacji.

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
<i>Wysokoprzepustowe transeuropejskie sieci szkieletowe łączące organy administracji publicznej</i>	Publiczna transeuropejska infrastruktura szkieletowa usług informatycznych, która zapewni szybkie połączenia między instytucjami publicznymi w takich obszarach jak administracja publiczna, kultura, edukacja i zdrowie.
<i>Transgraniczne świadczenie usług e-administracji</i>	Wprowadzenie ujednoczonych, 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.
<i>Umożliwienie dostępu do informacji sektora publicznego i usług wielojęzycznych</i>	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.
<i>Bezpieczeństwo i ochrona</i>	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.

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

Oświadczenie Niemiec

„Rząd federalny podkreśla, że częściowe podejście ogólne dotyczące utworzenia instrumentu »Łącząc Europę« nie przesądza o wyniku negocjacji kolejnych wieloletnich ram finansowych.

Tekst częściowego podejścia ogólnego jest zatem nadal przedmiotem ogólnego zastrzeżenia („nie zostało uzgodnione, dopóki wszystko nie zostanie uzgodnione”). Zastrzeżenie to odnosi się do przepisów mających skutki finansowe i budżetowe, w tym do stawek finansowania przekraczających 50%.”

Oświadczenia Zjednoczonego Królestwa

Oświadczenie 1:

„Prezydencja duńska jasno stwierdziła, że postępy negocjacji poszczególnych rozporządzeń sektorowych nie powinny przesądzać o wyniku dyskusji na temat ogólnych wieloletnich ram finansowych. Zjednoczone Królestwo stanowczo zgadza się z tą zasadą. W związku z tym, aby zastrzec nasze stanowisko w odniesieniu do elementów wniosku, które wiążą się z poziomami finansowania zależnymi od porozumienia w sprawie wieloletnich ram finansowych, Zjednoczone Królestwo nie może jeszcze zgodzić się na częściowe podejście ogólne do przedmiotowego wniosku, ponieważ z powodu większego zakresu stosowania instrumentu „Łącząc Europę” trudno jest oddzielić kwestie budżetu od tekstu tego rozporządzenia. Dalsze prace nad tym projektem nie powinny być prowadzone w związku z rezultatem prac przedmiotowego posiedzenia Rady ds. Transportu, co oznacza, że nie możemy powrócić do prac nad tekstem rozporządzenia.

Priorytetem dla Zjednoczonego Królestwa w negocjacji ogólnych wieloletnich ram finansowych jest wielkość budżetu i będzie on determinować nasze przyszłe stanowisko. Skądinąd jesteśmy w dużym stopniu zadowoleni z samego tekstu, chociaż musi on zostać zweryfikowany, jeżeli poziom finansowania określony w wyniku negocjacji wieloletnich ram finansowych będzie inny niż poziom pierwotnie zaproponowany przez Komisję.”

Oświadczenie 2:

„Chcielibyśmy powtórzyć, jak duże znaczenie przypisujemy art. 172 Traktatu w związku z tym *dossier*. Uznajemy, że korytarze bazowe dla Zjednoczonego Królestwa mają w bardzo dużym stopniu charakter orientacyjny. Będziemy je poddawać przeglądowi w miarę postępów nad projektem rozporządzenia w sprawie TEN-T i doprecyzowania ostatecznych wymogów ich dotyczących i nałożonych na państwa członkowskie.”

Oświadczenie Komisji

„Komisja w pełni zastrzega swoje stanowisko dotyczące całego wniosku kompromisowego.

Jej zastrzeżenie odnosi się w szczególności do wprowadzenia pułapu 0,35% w odniesieniu do wydatków administracyjnych (art. 5 ust. 2), wprowadzenia możliwości finansowania działań dotyczących kompleksowej sieci transportowej (art. 7 ust. 2 lit. aa)), skreślenia wzmianki o analizach przygotowujących partnerstwa publiczno-prywatne (art. 7 ust. 2), wprowadzenia możliwości finansowania budowy dróg nawet w bardzo ograniczających warunkach (art. 10), wymogu, aby Komisja przedkładała załącznik wyszczególniający główne warunki i procedury dotyczące każdego instrumentu finansowego (art. 14) oraz wprowadzenia aktu wykonawczego do przyjęcia decyzji Komisji o przyznaniu dotacji (art. 17a).”
