NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1316/2013

ze dne 11. prosince 2013,

kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 172 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Aby bylo možno v souladu s cíli strategie Evropa 2020 dospět k inteligentnímu a udržitelnému růstu podporujícímu začlenění a stimulovat vytváření pracovních míst, potřebuje Unie moderní a vysoce výkonnou infrastrukturu, která přispěje k propojení a integraci Unie a všech jejích regionů v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky. Toto propojení by mělo pomoci zlepšit volný pohyb osob, zboží, kapitálu a služeb. Transevropské sítě by měly usnadnit přeshraniční propojení, posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a přispět k dosažení konkurenceschopnějšího sociálně tržního hospodářství a k boji proti změně klimatu.

(2) Vytvoření Nástroje pro propojení Evropy na základě tohoto nařízení má za cíl urychlit investice v oblasti transevropských sítí a stimulovat financování z veřejného i soukromého sektoru, při současném zvýšení právní jistoty a dodržování zásady technologické neutrality. Nástroj pro propojení Evropy by měl umožnit plné využívání synergie mezi odvětvím dopravy, telekomunikací a energetiky, čímž se zvýší účinnost opatření přijímaných na úrovni Unie a umožní se optimalizace nákladů na provádění.

(3) Komise odhaduje výši potřebných investic do transevropských sítí v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky v období do roku 2020 na 970 miliard EUR.

(4) Toto nařízení stanoví pro provádění Nástroje pro propojení Evropy na období 2014–2020 finanční krytí ve výši 33 242 259 000 EUR v běžných cenách, které má pro Evropský parlament a Radu představovat hlavní referenční částkou při ročním rozpočtovém procesu ve smyslu bodu 17 Interinstitucionální dohody ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázni, spolupráci v rozpočtových záležitostech a o řádném finančním řízení ze dne ([4]).

(5) V zájmu optimalizace využívání rozpočtových finančních prostředků vyčleněných na Nástroj pro propojení Evropy by Komise v návaznosti na hodnocení tohoto nástroje v polovině období měla být s to navrhnout přesunutí prostředků mezi odvětvími dopravy, telekomunikací a energetiky. Tento návrh by měl být předmětem ročního rozpočtového procesu.

(6) Částka 11 305 500 000 EUR v běžných cenách převedená z Fondu soudržnosti, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ([5]) by měla být využívána pro vázání rozpočtových zdrojů k finančním nástrojům podle tohoto nařízení až od 1. ledna 2017.

(7) Vytvoření účinných sítí dopravní a energetické infrastruktury je jedním z dvanácti klíčových opatření, jež Komise uvedla ve sdělení ze 13. dubna 2011 nazvaném „Akt o jednotném trhu – Dvanáct nástrojů k podnícení hospodářského růstu a posílení důvěry – „Společně pro nový růst“.

(8) Komise se zavázala systematicky zohledňovat ve výdajových programech Unie změnu klimatu a vyčlenit alespoň 20 % unijního rozpočtu na cíle s ní související. Je důležité zajistit, aby se zmírňování změny klimatu, přizpůsobování se této změně, jakož i předcházení rizikům a řízení rizik podpořilo v rámci přípravy, návrhu a realizace projektů společného zájmu. Investice do infrastruktury, na něž se vztahuje toto nařízení, by měly pomoci podpořit přechod k nízkouhlíkovému hospodářství a společnosti, která bude odolná vůči změně klimatu a katastrofám, s přihlédnutím ke specifickým podmínkám přírodně a demograficky znevýhodněných regionů, zejména nejvzdálenějších a ostrovních regionů. Nástroj

([1]) Úř. věst. C 143, 22.5.2012, s. 116.
([2]) Úř. věst. C 277, 13.9.2012, s. 125.
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 19. listopadu 2013 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku)
([4]) Úř. věst. C 420, 20.12.2013, s. 1.
([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 289).

pro propojení Evropy by měl zejména v odvětvích dopravy a energetiky přispívat k plnění střednědobých a dlouhodobých cílů Unie týkajících se snižování emisí uhlíku.

(9) Evropský parlament v usnesení ze dne 8. června 2011 s názvem „Investování do budoucnosti: nový víceletý finanční rámec pro konkurenceschopnou, udržitelnou a inkluzivní Evropu“ ([1]) zdůraznil význam zajištění rychlého provádění Digitální agendy Evropské unie a pokračujícího úsilí o splnění cílů, jimiž je do roku 2020 umožnit přístup k vysokorychlostnímu internetu všem občanům Unie, a to i v méně rozvinutých regionech. Evropský parlament zdůraznil, že investice do efektivní dopravní infrastruktury hrají klíčovou úlohu v tom, aby Evropa mohla obhájit svou konkurenceschopnost a připravit cestu pro dlouhodobý ekonomický růst po krizi, a že transevropská dopravní síť („TEN-T“) je nezbytná pro zajištění řádného fungování vnitřního trhu i poskytování důležité evropské přidané hodnoty. Evropský parlament rovněž uvedl, že se domnívá, že by TEN-T měla být klíčovou prioritou víceletého finančního rámce a že je nezbytné finanční prostředky pro TEN-T ve víceletém finančním rámci zvýšit. Kromě toho Evropský parlament zdůraznil potřebu maximalizovat dopady financování Unií a možnosti, jež při financování klíčových projektů rozvoje vnitrostátní a přeshraniční energetické infrastruktury, které jsou pro Evropu prioritní, nabízejí Fond soudržnosti a evropské strukturální a investiční fondy i finanční nástroje, a dále zdůraznil potřebu přidělit na finanční nástroje v této oblasti významné prostředky z rozpočtu Unie.

(10) Pro účely financování infrastruktury v přeshraničních regionech v rámci rozvoje sítí jako celku by měla být podporována synergie mezi finančními nástroji Nástroje pro propojení Evropy a jinými finančními prostředky Unie.

(11) Dne 28. března 2011 přijala Komise bílou knihu nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (dále jen „bílá kniha“). Bílá kniha si klade za cíl snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů v odvětví dopravy alespoň o 60 % v porovnání s hodnotami z roku 1990. Pokud jde o infrastrukturu, zaměřuje se bílá kniha na vytvoření plně funkční a celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T do roku 2030. Interoperabilita by mohla být posílena inovačními řešeními, která zlepší vzájemnou slučitelnost dotčených systémů. Záměrem bílé knihy je také optimalizovat výkonnost multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy. Proto také pro politiku TEN-T stanoví následující relevantní cíle: 30 % objemu silniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %; délka stávajících vysokorychlostních železničních sítí by se měla do roku 2030 ztrojnásobit a do roku 2050 by měla většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost probíhat po železnici; do roku 2050 by měla všechna letiště hlavní sítě být napojena na železniční síť a všechny námořní přístavy na železniční nákladní dopravu a tam, kde je to možné, i na vnitrozemské vodní cesty.

(12) Evropský parlament v usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu ([2]) zdůraznil, že účinná politika v oblasti dopravy vyžaduje vhodný finanční rámec s ohledem na současné výzvy a že je k tomu třeba zvýšit stávající zdroje určené pro dopravní odvětví a mobilitu; dále se domníval, že existuje potřeba vytvořit nástroj na koordinaci a optimalizaci využívání různých zdrojů financování dopravy a veškerých finančních prostředků a mechanismů dostupných na úrovni Unie.

(13) Rada v závěrech ze dne 11. června 2009 o přezkumu politiky TEN-T potvrdila, že je zapotřebí nadále investovat do dopravní infrastruktury s cílem zajistit odpovídající rozvoj TEN-T pro všechny druhy dopravy, a poskytnout tak základ pro vnitřní trh a konkurenceschopnost, hospodářskou, sociální a územní soudržnost Unie a její propojení se sousedními zeměmi, přičemž je třeba se zaměřit na evropskou přidanou hodnotu, kterou by to přineslo. Rada též zdůraznila, že je nutné, aby Unie dala k dispozici finanční zdroje nezbytné k podpoře investic do projektů TEN-T, a že je zejména nutné vyvážit potřebu vhodné finanční podpory z rozpočtu TEN-T na prioritní projekty, které se týkají příslušných přeshraničních úseků a jejichž realizace by přesáhla rok 2013, s institucionálními omezeními plánování ve víceletém finančním rámci. Podle Rady by měly být přístupy partnerství veřejného a soukromého sektoru v této souvislosti tam, kde je to vhodné, dále rozvíjeny a podporovány.

(14) Na základě cílů určených bílou knihou vymezují hlavní směry pro síť TEN-T, jak jsou stanoveny nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ([3]), infrastrukturu sítě TEN-T, upřesňují požadavky, které musí splnit, a stanoví pravidla jejich uplatňování. Tyto hlavní směry zejména předpokládají dokončení hlavní sítě do roku 2030 vytvořením nové infrastruktury, ale i zásadní modernizací a rekonstrukcí infrastruktury stávající.

([1]) Úř. věst. C 380 E, 11.12.2012, s. 89.

([2]) OJ C 351E, 2.12.2011, p. 13.

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku).

(15) Na základě analýzy plánů dopravní infrastruktury členských států Komise odhaduje, že objem investic potřebných v oblasti dopravy na období 2014–2020 činí 500 miliard EUR v celé síti TEN-T, z čehož odhadem 250 miliard EUR bude potřeba investovat do hlavní sítě TEN-T.

(16) Pokud je to vhodné, měl by být zajištěn soulad mezi zeměpisným vytyčením koridorů pro železniční nákladní dopravu stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 [1] a koridorů hlavní sítě uvedených v části I přílohy I tohoto nařízení, přičemž je třeba zohlednit cíle daných nástrojů, aby se snížila administrativní zátěž a zefektivnil rozvoj a využívání železniční infrastruktury. Koridory pro železniční nákladní dopravu by se měly řídit pouze nařízením (EU) č. 913/2010, a to i pokud jde o změny v jejich vytyčení.

(17) V rámci přezkumu politiky TEN-T zahájeného v únoru roku 2009 byla zřízena specializovaná odborná skupina, jež měla podpořit Komisi a zaměřit se na otázku strategie a vyhlídek financování TEN-T. Odborná skupina č. 5 čerpala ze zkušeností externích odborníků z různých oblastí: provozovatelů infrastruktur, plánovačů infrastruktur, celostátních, regionálních a místních zástupců, odborníků na životní prostředí, akademiků a zástupců soukromého sektoru. Závěrečná zpráva odborné skupiny č. 5 [2] přijatá v červenci roku 2010 obsahuje 40 doporučení, z nichž některá byla v tomto nařízení zohledněna. V uvedené zprávě se mimo jiné doporučuje, aby Komise poskytla standardní rámec pro kombinování grantů Unie a partnerství veřejného a soukromého sektoru v TEN-T, který by zahrnoval finanční prostředky z politiky soudržnosti i rozpočet na TEN-T.

(18) Zkušenosti s víceletým finančním rámcem na období 2007–2013 ukazují, že některé členské státy způsobilé čerpat z Fondu soudržnosti čelí významným překážkám, které brání včasné realizaci komplexních projektů přeshraničních dopravních sítí s vysokou evropskou přidanou hodnotou, jakož i účinnému využívání prostředků Unie. Proto pro zlepšení realizace dopravních projektů, zejména projektů přeshraničních, s vysokou evropskou přidanou hodnotou by se měla část prostředků z Fondu soudržnosti 11 305 500 000 EUR) přesunout na financování dopravních projektů v hlavní dopravní síti nebo dopravních projektů souvisejících s horizontálními prioritami členských států způsobilých čerpat z Fondu soudržnosti v rámci Nástroje pro propojení Evropy. Výběr projektů způsobilých pro financování by měl v počáteční fázi respektovat výši prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti. Komise by měla podporovat členské státy způsobilé čerpat z Fondu soudržnosti v jejich úsilí při tvorbě vhodného seznamu projektů, a to zejména posílením institucionální kapacity dotčených orgánů veřejné správy a organizováním dalších výzev k předkládání návrhů při současném zajištění transparentního procesu výběru projektů.

(19) Částka 11 305 500 000 EUR převedená z Fondu soudržnosti, která má být vynaložena výhradně v členských státech způsobilých čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti, by neměla být využívána na financování opatření se synergií mezi odvětvími dopravy, telekomunikací a energetiky přispívajícími k projektům společného zájmu na základě víceodvětvové výzvy k předkládání návrhů.

(20) Institucionální a správní kapacita je zásadním předpokladem účinného dosahování cílů Nástroje pro propojení Evropy. Komise by měla pokud možno nabízet vhodné prostředky podpory, aby bylo možné v dotčených členských státech navrhovat a realizovat projekty.

(21) Komise ve sdělení ze dne 17. listopadu 2010 nazvaném „Priority energetických infrastruktur do roku 2020 a na další období – návrh na integrovanou evropskou energetickou síť“ vymezila prioritní koridory, jež jsou nezbytné pro to, aby Unie mohla splnit své náročné cíle v oblasti energetiky a klimatu do roku 2020 pro účely dokončení vnitřního trhu s energií, zajištění bezpečnosti dodávek, umožnění zapojení obnovitelných zdrojů energie a přípravy sítí na další snížení emisí uhlíku v energetickém systému po roce 2020.

(22) K modernizaci a rozšiřování evropské energetické infrastruktury, přeshraničního propojení a odstraňování energetické izolace členských států tak, aby byly nákladově efektivním způsobem splněny cíle politiky Unie v oblasti energetiky a klimatu z hlediska konkurenceschopnosti, udržitelnosti a bezpečnosti dodávek, je zapotřebí velkých investic. Komise odhaduje objem investic potřebných v oblasti energetické infrastruktury do roku 2020 na 1 bilion EUR, včetně investic ve výši přibližně 200 miliard EUR na infrastrukturu pro přenos a skladování elektřiny a zemního plynu, která má evropský význam. Jak je uvedeno v pracovním dokumentu útvarů Komise nazvaném „Investiční potřeby a požadavky na financování energetické infrastruktury“, předloženém Radě, u projektů evropského významu hrozí, že investice ve výši přibližně 100 miliard EUR nebudou uskutečněny z důvodů překážek spojených s udílením povolení, regulací a financováním.

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

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

(23) Naléhavá potřeba vybudovat energetickou infrastrukturu budoucnosti a významně zvýšit objem investic oproti minulým trendům vyžaduje zásadní změnu přístupu k podporování energetické infrastruktury na úrovni Unie. Rada v závěrech ze dne 28. února 2011 potvrdila, že energetické koridory jsou pro Evropu prioritou.

(24) Pokud jde o odvětví energetiky, Evropská rada dne 4. února 2011 vyzvala Komisi, aby zjednodušila a zlepšila schvalovací postupy a prosadila regulační rámec, který přiláká investice. Zdůraznila, že většinu nákladů na investice v oblasti infrastruktury bude muset financovat trh, přičemž návratnost nákladů bude zajištěna prostřednictvím tarifů. Evropská rada uznala, že pro projekty nezbytné z hlediska bezpečnosti dodávek či solidarity, jež nejsou schopny přilákat tržní financování, je zapotřebí veřejných financí. Dále zdůraznila potřebu modernizace a rozšiřování evropské energetické infrastruktury a přeshraničního propojení sítí s cílem zajistit funkční solidaritu mezi členskými státy, alternativní trasy pro dodávky nebo tranzit a alternativní zdroje energie a potřebu rozvíjet obnovitelné zdroje energie v soutěži s tradičními zdroji. Trvala na tom, že by vnitřní trh s energií měl být dokončen do roku 2014, aby byl umožněn volný tok plynu a elektrické energie, a že po roce 2015 by žádný členský stát neměl být izolován od evropských plynárenských a elektroenergetických sítí ani by energetická bezpečnost žádného členského státu neměla být ohrožena nedostatkem vhodného propojení. První dva roční pracovní programy přijaté podle tohoto nařízení by měly věnovat pozornost především projektům společného zájmu a souvisejícím opatřením, jejichž cílem je odstranit energetickou izolaci a úzká místa v oblasti energetiky, a tím se přiblížit dotvoření vnitřního trhu s energií.

(25) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 [1] určuje priority transevropské energetické infrastruktury, jež je nezbytné provést do roku 2020 tak, aby Unie dosáhla svých cílů politiky v oblasti energetiky a klimatu, stanoví pravidla pro vymezení projektů společného zájmu, jež jsou k provádění těchto priorit nezbytné, a stanoví opatření v oblasti udělování povolení, účasti veřejnosti a regulace, jež mají urychlit či usnadnit realizaci uvedených projektů, včetně kritérií způsobilosti těchto projektů čerpat finanční pomoc Unie.

(26) Telekomunikace se stále více mění v internetové infrastruktury, přičemž infrastruktura širokopásmových sítí podporuje používání digitálních služeb u širokého spektra činností ve společnosti. Internet se stává dominantní platformou pro komunikaci, podnikání, poskytování veřejných i soukromých služeb i pro sociální a kulturní soudržnost. Navíc se objevují nová paradigmata v oblasti počítačových technologií, jako jsou cloud computing a software jako služba. Pro hospodářský růst i jednotný trh je tedy zásadní, aby rychlé připojení k internetu a inovativní digitální služby byly dostupné všude po celé Unii.

(27) Moderní rychlé internetové sítě jsou infrastrukturou s klíčovým významem pro budoucnost, pokud jde o konektivitu evropských společností, zejména malých a středních podniků, které si přejí využívat cloud computing s cílem zlepšit efektivitu nákladů. S cílem zabránit zdvojení infrastruktury a odlivu soukromých investic a posílit budování kapacit za účelem vytvoření nových investičních příležitostí a podpory provádění opatření na snížení nákladů je třeba přijmout opatření ke zlepšení koordinace podpory Unie pro širokopásmové připojení z Nástroje pro propojení Evropy a podpory širokopásmového připojení ze všech dalších dostupných zdrojů, a to i prostřednictvím vnitrostátních plánů pro širokopásmové připojení.

(28) Strategie Evropa 2020 vyzývá k provádění Digitální agendy pro Evropu, jíž se zavádí stabilní právní rámec, který má stimulovat investice do otevřené a konkurenceschopné infrastruktury pro vysokorychlostní internet a do souvisejících služeb. Mělo by se docílit toho, aby Evropa měla do roku 2020 nejrychlejší širokopásmové připojení na světě využívající nejmodernějších technologií.

(29) Dne 31. května 2010 Rada dospěla k závěru, že by Unie měla vynaložit potřebné zdroje na vytvoření jednotného digitálního trhu, který bude založen na rychlém a ultrarychlém internetu a interoperabilních aplikacích, a uznala, že efektivní a konkurenceschopné investice do širokopásmových sítí nové generace budou nezbytné pro inovace, nabídku pro spotřebitele i pro konkurenceschopnost Unie a že mohou zajistit lepší kvalitu života díky lepší zdravotní péči, bezpečnější dopravě, novým příležitostem v oblasti médií a snadnějšímu přístupu ke zboží, službám a znalostem, zejména přes hranice.

(30) Vedoucí úlohu při zavádění a modernizaci širokopásmových sítí by měl hrát soukromý sektor, přičemž podporou by mu měl být regulační rámec podporující hospodářskou soutěž a investice. V případě, kdy objem soukromých investic není dostatečný, by měly členské státy podniknout nezbytné kroky k dosažení cílů Digitální agendy. Veřejná finanční podpora pro širokopásmové sítě by měla být omezena na finanční nástroje pro programy nebo iniciativy zaměřené na projekty, které nemohou být financovány pouze soukromým

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Úř. věst. L 115, 25.4.2013, s. 39).

sektorem, což musí být doloženo hodnocením *ex ante*, kterým se zjistí nedostatky trhu či suboptimální investiční situace.

(31) Z tohoto důvodu je zásadní stimulovat instalaci rychlých a ultrarychlých širokopásmových sítí v celé Unii – při zachování zásady technologické neutrality – a usnadňovat zřizování a využívání transevropských digitálních služeb. Veřejné investice do rychlých a ultrarychlých širokopásmových sítí prostřednictvím finančních nástrojů nesmějí vést k narušení trhu ani odrazovat od investic. Měly by být používány k povzbuzení soukromých investic a pouze v případech, kdy o investice není dostatečný komerční zájem.

(32) K podnícení soukromých investic a k reakci na zvláštní potřeby jednotlivých projektů je zapotřebí několika metod realizace, které ke zvýšení účinnosti a dopadu finanční pomoci Unie vyžadují různou míru financování a různé finanční nástroje.

(33) V nařízení o hlavních směrech transevropských sítí v oblasti telekomunikační infrastruktury budou určena kritéria, podle kterých mohou být finančně podporovány projekty společného zájmu na základě tohoto nařízení.

(34) Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace ([1]) se bude zaměřovat kromě jiného na řešení společenských problémů (například prostřednictvím inteligentní, zelené, dostupné a integrované dopravy, bezpečné, čisté a účinné energie a zdraví, správy a udržitelného rozvoje prostřednictvím informačních a komunikačních technologií), aby tak bylo možné přímo reagovat na problémy zjištěné ve strategii Evropa 2020 tím, že se podpoří činnosti pokrývající celé spektrum od výzkumu až po trh. Horizont 2020 bude podporovat všechny fáze inovačního řetězce, zejména činnosti blíže k trhu, včetně inovativních finančních nástrojů. S cílem zajistit větší dopad financování Unie a s cílem zajistit soudržnost vytvoří Nástroj pro propojení Evropy úzkou synergii s Horizontem 2020.

(35) Komise ve sdělení ze dne 20. července 2010 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ vytvořila rámec pro politická opatření zaměřená na bezpečnou infrastrukturu jako klíčový prvek snah o snížení počtu obětí silničních nehod do roku 2020 o 50 %. Nástroj pro propojení Evropy by proto měl zajistit, aby žádosti o financování ze zdrojů Unie byly v souladu s požadavky, doporučeními a cíli v oblasti bezpečnosti stanovenými ve všech příslušných právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti silničního provozu. Při hodnocení výsledků Nástroje pro propojení Evropy by mělo být přihlíženo k tomu, do jaké míry se podařilo snížit počet obětí silničních nehod v rámci Unie.

(36) Unie a většina členských států jsou smluvními stranami Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením, zatímco ve zbývajících členských státech probíhá proces ratifikace této úmluvy. Je důležité, aby při realizaci příslušných projektů byla v projektových specifikacích zohledněna přístupnost pro osoby se zdravotním postižením, jak je uvedeno v této úmluvě.

(37) Přestože významnou část objemu investic v rámci strategie Evropa 2020 lze získat na trhu a prostřednictvím regulačních opatření, výzvy v oblasti financování mohou vyžadovat veřejné zásahy a podporu Unie formou grantů a inovativních finančních nástrojů.

(38) V zájmu optimalizace využívání rozpočtu Unie by měly být granty zaměřeny na ty projekty, které nejsou dostatečně financovány ze soukromého sektoru.

(39) Železniční projekty by ze získávání grantů podle tohoto nařízení neměly být vyloučeny pouze z toho důvodu, že na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([2]) vytvářejí příjem z povinných poplatků.

(40) Fiskální opatření v mnoha členských státech přimějí nebo už přiměla veřejné orgány k tomu, aby přehodnotily své programy investic do infrastruktur. V této souvislosti byla partnerství veřejného a soukromého sektoru pokládána za účinný způsob, jak uskutečnit projekty infrastruktury, které zajistí dosažení takových cílů politiky, jako jsou boj proti změně klimatu, podpora alternativních zdrojů energie, jakož i účinné využívání energie a zdrojů, podpora udržitelné dopravy a zavádění širokopásmových sítí. Komise se ve sdělení ze dne 19. listopadu 2009 nazvaném „Mobilizace soukromých a veřejných investic pro obnovu a dlouhodobou strukturální změnu: rozvoj partnerství veřejného a soukromého sektoru“ zavázala, že zlepší přístup partnerství veřejného a soukromého sektoru k finančním prostředkům rozšířením oblasti působnosti stávajících finančních nástrojů.

(41) Komise ve sdělení ze dne 19. října 2010 nazvaném „Přezkum rozpočtu EU“ zdůraznila, že pravidlem pro projekty s dlouhodobým komerčním potenciálem by mělo využívání finančních prostředků Unie v partnerství s finančním a bankovním sektorem, zejména Evropskou investiční bankou a veřejnými finančními institucemi

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se zavádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1982/2006/ES (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 104).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

členských států, ale také ve spolupráci s jinými mezinárodními finančními institucemi a soukromým finančním sektorem, a to i na celostátní a regionální úrovni.

(42) Finanční nástroje by měly být používány k řešení konkrétních potřeb trhu a na opatření s jasnou evropskou přidanou hodnotou, která jsou v souladu s cíli Nástroje pro propojení Evropy, a neměly by vytlačovat financování ze soukromých zdrojů. Měly by zlepšovat pákový účinek čerpání rozpočtu Unie a posílit multiplikační účinek, pokud jde o získání úvěru ze soukromých zdrojů. To je důležité zejména v souvislosti s obtížným přístupem k úvěrům, současnou napjatou situací v oblasti veřejných financí a s ohledem na potřebu podpořit oživení evropského hospodářství. Před rozhodnutím o použití finančních nástrojů by měla Komise provést hodnocení *ex ante* příslušného nástroje, jak vyžaduje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 966/2012 ([1]).

(43) Ve strategii Evropa 2020 se Komise zavázala mobilizovat finanční nástroje Unie jako součást jednotné strategie financování, jež pro účely infrastruktur spojí finanční prostředky Unie a veřejné i soukromé finanční prostředky členských států. Vychází se z toho, že v mnoha případech lze neoptimální investiční situace a nedokonalosti trhu řešit účinněji finančními nástroji než granty.

(44) Nástroj pro propojení Evropy by měl stanovit finanční nástroje, které v oblasti investování do infrastruktury podpoří významnou účast investorů ze soukromého sektoru a finančních institucí. Aby byly finanční nástroje pro soukromý sektor dostatečně lákavé, měly by být navrženy a prováděny s patřičným ohledem na zjednodušení a snížení administrativní zátěže, ale měly by být zároveň schopné pružně reagovat na zjištěné potřeby financování. Podoba uvedených nástrojů by měla vycházet ze zkušeností získaných při provádění finančních nástrojů během víceletého finančního rámce na období 2007–2013, jako jsou nástroj pro úvěrové záruky pro projekty TEN-T (LGTT), finanční nástroj pro sdílení rizik (RSFF), Evropský fond 2020 pro energii, změnu klimatu a infrastrukturu („fond Marguerite") a iniciativa projektových dluhopisů v rámci strategie Evropa 2020.

(45) Měl by být prozkoumán potenciál inovativních finančních nástrojů, jako jsou projektové dluhopisy, podpořit financování dopravní infrastruktury s evropskou přidanou hodnotou v souladu s výsledky hodnocení *ex ante* a dalších souvisejících hodnocení, zejména nezávislého hodnocení iniciativy projektových dluhopisů Evropa 2020 v roce 2015.

(46) V zájmu optimalizace využívání rozpočtových finančních prostředků vyčleněných na Nástroj pro propojení Evropy by Komise měla zajistit kontinuitu všech finančních nástrojů vytvořených na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ([2]) a nástroje pro sdílení rizika pro projektové dluhopisy podle rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1639/2006/ES ([3]) v rámci jejich návazných dluhových a kapitálových finančních nástrojů podle tohoto nařízení, a to na základě hodnocení *ex ante* stanoveného v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

(47) Při výběru nejúčelnější formy finanční pomoci by měly být náležitě zváženy vlastnosti způsobilých projektů specifické pro jednotlivá odvětví a projekty. V zájmu co nejúčinnějšího využívání rozpočtu Unie a v zájmu posílení multiplikačního účinku finanční pomoci Unie v odvětví energetiky by Komise v co nejvyšší možné míře a s ohledem na tržní využití měla ve vhodných případech usilovat o upřednostnění využívání finančních nástrojů a přitom dodržovat stropy pro využívání finančních nástrojů v souladu s tímto nařízením. Předkladatelé projektů v oblasti energetiky by měli být vybízeni, aby prozkoumali možnost využití finančních nástrojů, než na práce požádají o granty. V tomto ohledu by Komise měla poskytnout přiměřenou podporu za účelem maximalizace využívání finančních nástrojů.

(48) Projekty společného zájmu v oblasti elektřiny, zemního plynu a oxidu uhličitého by měly být způsobilé pro finanční pomoc Unie na studie a za určitých podmínek i na práce ve formě grantů nebo inovativních finančních nástrojů. To zajistí cílenou podporu těch projektů společného zájmu, které nejsou životaschopné za stávajícího regulačního rámce a tržních podmínek. V oblasti energetiky je důležité předejít tomu, aby zejména mezi projekty, které přispívají k realizaci téhož prioritního koridoru Unie, docházelo k narušování podmínek hospodářské soutěže. Tato finanční pomoc by měla zajistit potřebnou součinnost s evropskými strukturálními a investičními fondy, které budou financovat inteligentní energetické rozvodné sítě místního nebo regionálního významu. Na investice do projektů společného zájmu se uplatňuje logická rovnice o třech stupních. Zaprvé, trh by měl mít při investování přednost. Zadruhé, nevyvolá-li příslušné investice trh, je třeba přezkoumat regulační řešení, a je-li to nezbytné, příslušný regulační rámec

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 966/2012 ze dne 25. října 2012, kterým se stanoví finanční pravidla o souhrnném rozpočtu Unie a zrušuje nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2012 (Úř. věst. L 298, 26.10.2012, s. 1).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí (Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1).

([3]) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1639/2006/ES ze dne 24. října 2006, kterým se zavádí rámcový program pro konkurenceschopnost a inovace (2007–2013) (Úř. věst. L 310, 9.11.2006, s. 15).

by měl být přizpůsoben a mělo by být zajištěno řádné uplatňování příslušného regulačního rámce. Zatřetí, nejsou-li první dva kroky dostatečné pro přilákání nezbytných investic do projektů společného zájmu, mohla by být poskytnuta finanční pomoc Unie, pokud daný projekt společného zájmu splňuje platná kritéria způsobilosti.

(49) Podle článku 14 nařízení (EU) č. 347/2013 jsou všechny projekty společného zájmu spadající do kategorií stanovených v bodech 1, 2 a 4 přílohy II uvedeného nařízení způsobilé pro finanční pomoc Unie ve formě grantů na studie a finančních nástrojů. Granty na práce je možné využít v případě opatření přispívajících k těmto projektům společného zájmu, které v souladu s článkem 14 nařízení (EU) č. 347/2013 vykazují zejména významné pozitivní externality a které nejsou obchodně životaschopné podle obchodního plánu a dalších provedených hodnocení, zejména těch, která provedli potenciální investoři, věřitelé nebo vnitrostátní regulační orgány.

(50) Pro zajištění odvětvové diverzifikace příjemců finančních nástrojů i pro povzbuzení postupné zeměpisné diverzifikace mezi členskými státy a se zvláštním zaměřením na členské státy způsobilé k čerpání z Fondu soudržnosti by měla Komise v partnerství s Evropskou investiční bankou prostřednictvím společných iniciativ, například Evropského odborného centra pro partnerství veřejného a soukromého sektoru (EPEC) a Společné pomoci na podporu projektů v evropských regionech (Jaspers), poskytovat členským státům podporu při rozvoji odpovídajícího seznamu projektů, u kterých by financování přicházelo v úvahu.

(51) Finanční nástroje podle tohoto nařízení by se měly řídit pravidly stanovenými v hlavě VIII nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 a v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1268/2012 ([1]) a měly by být v souladu s osvědčenými postupy, které lze uplatnit na finanční nástroje.

(52) Vzhledem k podmínkám pro finanční nástroje by mohla vyvstat nutnost zařadit do pracovních programů další požadavky, například za účelem zajištění hospodářské soutěže na trzích s ohledem na vývoj politik Unie, technický rozvoj a jiné faktory, jež se mohou ukázat jako relevantní.

([1]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1268/2012 ze dne 29. října 2012 o prováděcích pravidlech k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 966/2012, kterým se stanoví finanční pravidla o souhrnném rozpočtu Unie (Úř. věst. L 362, 31.12.2012, s. 1).

(53) Víceleté plánování podpory z Nástroje pro propojení Evropy by se mělo zaměřit na podporu priorit Unie tím, že zajistí dostupnost nezbytných finančních zdrojů a soudržnost, transparentnost a kontinuitu společného postupu Unie a členských států. U návrhů podaných po provedení prvního víceletého pracovního programu v odvětví dopravy by měly být způsobilými náklady vzniklé počínaje 1. lednem 2014 tak, aby byla zajištěna kontinuita projektů, na které se již uplatňuje nařízení (ES) č. 680/2007.

(54) Vzhledem ke značné výši rozpočtu, jehož je k realizaci některých projektů infrastruktury zapotřebí, by měla být stanovena možnost rozdělit rozpočtové závazky týkající se finanční pomoci na některá opatření do ročních splátek.

(55) Vzhledem ke zdrojům dostupným na úrovni Unie je pro dosažení požadovaného výsledku nezbytné soustředit se na projekty s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou. Podpora by se tudíž měla zaměřit na hlavní síť a na projekty společného zájmu v oblasti systémů řízení dopravy, zejména na systémy uspořádání letového provozu vyplývající z evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR), které vyžadují zdroje z rozpočtu Unie v hodnotě přibližně 3 miliard EUR, jakož i na inteligentní dopravní systémy (ITS), kontrolní a informační systémy pro provoz plavidel (VTMIS), říční informační služby (RIS) a evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS). V odvětví energetiky by se finanční pomoc měla zaměřit na dokončení vnitřního trhu s energií, zajištění bezpečnosti dodávek, prosazování udržitelnosti, mimo jiné zajištěním přenosu elektřiny z obnovitelných zdrojů z místa výroby do míst koncentrace poptávky a skladování, a na přilákání veřejných a soukromých investic. V odvětví telekomunikací by finanční pomoc měla být zacílena především na projekty, které vytvoří poptávku po širokopásmovém připojení, včetně vybudování evropské infrastruktury pro digitální služby, což by mělo následně stimulovat investice do zavádění širokopásmových sítí.

(56) V odvětví energetiky by měl být předpokládaný rozpočet v prvé řadě přidělen ve formě finančních nástrojů, za předpokladu využití na trhu. Projekty společného zájmu v odvětví telekomunikací by měly být způsobilé pro finanční pomoc Unie ve formě grantů a zadávání veřejných zakázek na platformy hlavních služeb, obecné služby a horizontální opatření. Opatření v oblasti zavádění širokopásmových sítí včetně opatření ke zvýšení poptávky po širokopásmovém připojení by měla být způsobilá pro finanční pomoc Unie ve formě finančních nástrojů.

(57) Podle analýzy provedené v posouzení dopadu v souvislosti s nařízením (EU) č. 347/2013 se počet projektů společného zájmu přispívajících nejvíce k zavádění strategických prioritních koridorů a oblastí energetické infrastruktury odhaduje na přibližně 100 v oblasti elektřiny a 50 v oblasti zemního plynu. Na základě očekávané převahy elektřiny v evropském energetickém systému v průběhu následujících dvou desetiletí se dále odhaduje, že pomoc pro projekty společného zájmu v oblasti elektřiny bude představovat podstatnou část finančního krytí určeného na energetiku v rámci Nástroje pro propojení Evropy. Komise by měla vzít na vědomí, že se tento odhad změní, až bude k dispozici více informací, měla by myslet na to, že je nutné zajistit soulad s nařízením (EU) č. 347/2013, a měla by věnovat náležitou pozornost projektům v oblasti elektřiny, aby byla v letech 2014 až 2020 pro tyto projekty dostupná podstatná část finanční pomoci, za předpokladu využití na trhu, dále kvalitě a připravenosti navrhovaných opatření a jejich požadavkům na financování. Tímto cílem není dotčeno jakékoli možné přerozdělení dostupných finančních prostředků na projekty v oblasti energetiky.

(58) Komise by měla k posouzení účelnosti a účinnosti financování a jeho vlivu na celkové cíle Nástroje pro propojení Evropy a priority strategie Evropa 2020 provést hodnocení v polovině období a hodnocení následné a o výsledcích těchto hodnocení by měla informovat Evropský parlament, Radu, Evropský hospodářský a sociální výbor a Výbor regionů. Komise by měla zveřejnit informace o konkrétních projektech v rámci Nástroje pro propojení Evropy. Tyto informace by měly být každoročně aktualizovány.

(59) Pokud jde o dopravu a energetiku, na základě hlavních směrů pro konkrétní odvětví stanovených v nařízeních (EU) č. 1315/2013 a (EU) č. 347/2013 byly vypracovány seznamy projektů, prioritních koridorů a oblastí, na něž by se toto nařízení mělo vztahovat, které by měly být zahrnuty do přílohy tohoto nařízení. Pokud jde o dopravu, měla by být za účelem zohlednění možných změn v politických prioritách a technologických možnostech i dopravních tocích na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o přijímání změn části I přílohy I a podrobné uvádění priorit financování způsobilých opatření podle čl. 7 odst. 2, které se mají zohlednit v pracovních programech.

(60) Za účelem zohlednění skutečné úrovně poptávky po financování v rámci konkrétních cílů v oblasti dopravy a faktického zohlednění výsledků hodnocení v polovině období by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu orientačních procentních podílů u jednotlivých konkrétních cílů v oblasti dopravy v případě, že se jeví jako nutné odchýlit se od částky přidělené na konkrétní cíl v oblasti dopravy podle části IV přílohy I tohoto nařízení o více než 5 procentních bodů. Orientační příděly finančních prostředků na konkrétní cíle v oblasti dopravy nebrání tomu, aby byla částka 11 305 500 000 EUR převedená z Fondu soudržnosti vynaložena výhradně na projekty, které směřují k realizaci hlavní sítě, nebo na projekty a horizontální priority uvedené v části I přílohy I tohoto nařízení.

(61) Za účelem zohlednění závěrů vyvozených z provádění Nástroje pro propojení Evropy, včetně závěrů obsažených v hodnocení v polovině období, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu seznamu obecných směrů, které je třeba zohlednit při stanovování kritérií pro udělení pomoci.

(62) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(63) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o víceleté a roční pracovní programy. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([1]).

(64) Finanční zájmy Unie by měly být chráněny přiměřenými opatřeními v celém výdajovém cyklu, včetně prevence, odhalování a vyšetřování nesrovnalostí, zpětného získávání ztracených, neoprávněně vyplacených nebo nesprávně použitých finančních prostředků a případného uložení sankcí v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012. Evropský parlament by měl být o takovýchto opatřeních informován.

(65) V zájmu zajištění široké a spravedlivé hospodářské soutěže u projektů financovaných z prostředků v rámci Nástroje pro propojení Evropy by forma smlouvy měla odpovídat cílům a okolnostem projektu. Měly by být vypracovány takové smluvní podmínky, aby byla rizika spojená se smlouvou spravedlivě rozdělena, s cílem maximalizovat nákladovou účinnost a umožnit, aby smlouva byla plněna co nejúčinněji. Tato zásada by měla platit bez ohledu na to, zda je použit vnitrostátní, nebo mezinárodní vzor smlouvy.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(66) Některé projekty společného zájmu v oblasti infrastruktury se možná budou muset napojit na sousední, předvstupní a jiné třetí země a procházet jimi. Nástroj pro propojení Evropy by měl nabídnout zjednodušený způsob, jak tyto infrastruktury propojit a financovat tak, aby se zajistila soudržnost mezi vnitřními a vnějšími nástroji rozpočtu Unie.

(67) Pokud se na opatřeních přispívajících k projektům společného zájmu podílejí třetí země a subjekty usazené ve třetích zemích, mělo by být možné granty udělit, pouze pokud je nepravděpodobné, že tato opatření získají odpovídající podporu prostřednictvím jiných forem finanční pomoci v rámci Nástroje pro propojení Evropy nebo jiných programů Unie.

(68) Obecný směr, na jehož základě má Komise zohlednit sociální dopad a dopad z hlediska klimatu a životního prostředí, jak je podrobně uvedeno v části V přílohy I tohoto nařízení, by se neměl uplatňovat v oblasti energetiky, a to v souladu s přístupem přijatým v čl. 4 odst. 4 nařízení (EU) č. 347/2013.

(69) V odvětví telekomunikací by se měl obecný směr, na jehož základě má být zohledněn stimulační účinek podpory Unie na veřejné a soukromé investice, uplatňovat pouze u těch infrastruktur pro digitální služby, jejichž cílem je aktivovat další investice.

(70) Obecný směr, na jehož základě má být zohledněn přeshraniční rozměr, by se neměl uplatňovat ve vztahu k širokopásmovým sítím, protože veškeré investice do širokopásmových sítí, včetně těch, které se uskuteční uvnitř jednotlivých členských států, zlepší propojení transevropských telekomunikačních sítí.

(71) Účast států Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), které jsou stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „Dohoda o EHP“), na Nástroji pro propojení Evropy by měla být v souladu s podmínkami stanovenými v Dohodě o EHP. Pro tento účel by se mělo každé odvětví, na něž se vztahuje toto nařízení, považovat za samostatný program. Účast států ESVO na Nástroji pro propojení Evropy by měla být stanovena zejména v oblasti telekomunikací.

(72) Pokud jde o dopravu, pro účely způsobilosti projektu společného zájmu ve třetích zemích podle tohoto nařízení by měly platit orientační mapy obsažené v příloze III nařízení (EU) č. 1315/2013 Ve třetích zemích, pro něž uvedené nařízení orientační mapy neobsahuje, by měly být projekty společného zájmu způsobilé, pokud existuje vzájemná spolupráce, jejímž cílem je se na těchto orientačních mapách dohodnout.

(73) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž koordinovaného rozvoje a financování transevropských sítí, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu potřeby koordinování může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(74) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 [1] by měla být z důvodu přehlednosti zrušena.

(75) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*, aby bylo možné včas přijmout akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty stanovené v tomto nařízení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

HLAVA I

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

KAPITOLA I

Nástroj pro propojení evropy

Článek 1

Předmět

Tímto nařízením se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, který vymezuje podmínky, metody a postupy poskytování finanční pomoci Unie na transevropské sítě k podpoře projektů společného zájmu v odvětvích dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur a k využívání potenciální synergie mezi těmito odvětvími. Rovněž se v něm stanoví rozčlenění zdrojů, které mají být dány k dispozici podle víceletého finančního rámce na období 2014–2020.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „projektem společného zájmu“ projekt vymezený v nařízení (EU) č. 1315/2013, nařízení (EU) č. 347/2013 nebo v nařízení o hlavních směrech pro transevropské sítě v oblasti telekomunikační infrastruktury;

2) „přeshraničním úsekem“ v odvětví dopravy úsek zajišťující kontinuitu projektu společného zájmu mezi nejbližšími městskými uzly na obou stranách hranice dvou členských států nebo mezi členským státem a sousední zemí;

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 67/2010 ze dne 30. listopadu 2009, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí (Úř. věst. L 27, 30.1.2010, s. 20).

3) „sousední zemí“ země, na niž se vztahuje evropská politika sousedství, včetně strategického partnerství, či politika rozšíření, nebo která patří do Evropského hospodářského prostoru nebo Evropského sdružení volného obchodu;

4) „třetí zemí“ každá sousední země a každá další země, se kterou Unie popřípadě spolupracuje za účelem dosažení cílů tohoto nařízení;

5) „pracemi“ nákup, dodávka a zavedení součástí, systémů a služeb včetně softwaru, provádění rozvojových, stavebních a instalačních činností v souvislosti s projektem, přejímka zařízení a zahájení projektu;

6) „studiemi“ činnosti potřebné pro přípravu realizace projektu, například přípravné studie, mapování, studie proveditelnosti, hodnotící, ověřovací a validační studie, a to i ve formě softwaru, a jakákoli jiná technická podpůrná opatření, včetně opatření předcházejících úplnému definování a vypracování projektu a rozhodnutí o jeho financování, jako jsou obhlídky příslušných areálů a příprava finančního balíčku;

7) „podpůrnými opatřeními programu“ na úrovni Nástroje pro propojení Evropy veškerá doprovodná opatření, která jsou nezbytná pro jeho provádění a pro provádění jednotlivých hlavních směrů pro konkrétní odvětví, například služby, zvláště poskytování technické pomoci včetně pro využívání finančních nástrojů, jakož i přípravné činnosti, činnosti ke zjištění proveditelnosti, ke konzultaci zúčastněných stran a koordinační, monitorovací, kontrolní, auditní a hodnotící činnosti, jichž je bezprostředně třeba k řízení tohoto nástroje a k dosažení jeho cílů. Podpůrná opatření programu zahrnují zejména studie, zasedání, mapování infrastruktury, informování, opatření v oblasti šíření, komunikace a zvyšování povědomí, výdaje související s nástroji a sítěmi IT, jež se soustředí na výměnu informací o Nástroji pro propojení Evropy, spolu se všemi dalšími výdaji souvisejícími s technickou a administrativní pomocí, které vzniknou Komisi a jež si řízení tohoto nástroje nebo provádění jednotlivých hlavních směrů pro konkrétní odvětví může vyžádat. Podpůrná opatření programu zahrnují rovněž činnosti nutné k usnadnění přípravy projektů společného zájmu, zejména v členských státech způsobilých čerpat prostředky z Fondu soudržnosti, s cílem získat finanční prostředky na základě tohoto nařízení nebo na finančním trhu. Podpůrná opatření programu ve vhodných případech zahrnují rovněž úhradu nákladů na výkonnou agenturu, již Komise pověřila prováděním konkrétních částí Nástroje pro propojení Evropy (dále jen „výkonná agentura“);

8) „opatřením“ jakákoli činnost, která byla uznána za finančně a technicky nezávislou, má stanovený časový rámec a je nezbytná pro realizaci projektu společného zájmu;

9) „způsobilými náklady“ způsobilé náklady ve smyslu nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012;

10) „příjemcem“ členský stát, mezinárodní organizace anebo veřejný nebo soukromý podnik či orgán, jenž byl vybrán pro příjem finanční pomoci Unie podle tohoto nařízení a v souladu s pravidly stanovenými v příslušném pracovním programu uvedeném v článku 17;

11) „prováděcím orgánem“ veřejný nebo soukromý podnik nebo orgán označený příjemcem pro účely provedení daného opatření, přičemž příjemcem je členský stát nebo mezinárodní organizace. O tomto označení rozhodne příjemce na vlastní odpovědnost, a pokud vyžaduje zadání veřejné zakázky, učiní tak v souladu s příslušnými pravidly Unie a vnitrostátními pravidly pro zadávání veřejných zakázek;

12) „globální sítí“ dopravní infrastruktura vymezená podle kapitoly II nařízení (EU) č. 1315/2013

13) „hlavní sítí“ dopravní infrastruktura vymezená podle kapitoly III nařízení (EU) č. 1315/2013;

14) „koridory hlavní sítě“ nástroj usnadňující koordinovanou realizaci hlavní sítě uvedenou v kapitole IV nařízení (EU) č. 1315/2013; seznam těchto koridorů je obsažen v části I přílohy I tohoto nařízení;

15) „úzkým místem“ v odvětví dopravy fyzická, technická nebo funkční překážka, jejímž důsledkem je narušení systému, které nepříznivě ovlivňuje kontinuitu dálkových nebo přeshraničních toků, a jíž lze překonat vytvořením nové infrastruktury nebo podstatnou modernizací infrastruktury stávající, což by mohlo vést ke značným zlepšením, která vyřeší omezení související s úzkým místem;

16) „prioritou“ kterýkoliv z prioritních koridorů pro přenos elektřiny, prioritních koridorů pro přepravu zemního plynu a prioritních tematických oblastí vymezených v nařízení (EU) č. 347/2013;

17) „telematickými aplikacemi“ aplikace definované v nařízení (EU) č. 1315/2013;

18) „energetickou infrastrukturou“ infrastruktura definovaná v nařízení (EU) č. 347/2013;

19) „meziodvětvovou synergií“ stav, kdy v alespoň dvou z odvětví dopravy, telekomunikací a energetiky existují podobná či vzájemně se doplňující opatření, což může díky sdružení finančních, technických nebo lidských zdrojů umožnit optimalizaci nákladů nebo výsledků;

20) „izolovanou sítí“ železniční síť některého z členských států nebo její část, jak je definována v nařízení (EU) č. 1315/2013.

Článek 3

Obecné cíle

Nástroj pro propojení Evropy umožní přípravu a realizaci projektů společného zájmu v rámci politiky transevropských sítí v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky. Nástroj pro propojení Evropy podporuje zejména realizaci těch projektů společného zájmu, které se zaměřují na rozvoj a výstavbu nových infrastruktur a služeb nebo na modernizaci stávajících infrastruktur a služeb v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky. Zaměřuje se přednostně na chybějící spojení v odvětví dopravy. Nástroj pro propojení Evropy rovněž přispívá k podpoře projektů s evropskou přidanou hodnotou a značným přínosem pro společnost, na něž se nedaří získat dostatečné finanční prostředky na trhu. Pro odvětví dopravy, telekomunikací a energetiky platí tyto obecné cíle:

a) přispívat v souladu se strategií Evropa 2020 k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícímu začlenění budováním moderních a vysoce výkonných transevropských sítí, které zohlední očekávané budoucí dopravní toky, což přinese výhody pro celou Unii, pokud jde o zlepšení konkurenceschopnosti na světovém trhu a hospodářskou, sociální a územní soudržnost v rámci vnitřního trhu, a vytvoří prostředí více podporující soukromé, veřejné či veřejno-soukromé investice kombinací finančních nástrojů a přímé podpory Unie v případě, že pro projekty lze kombinaci nástrojů využít, a vhodným využitím meziodvětvové synergie.

   Dosažení tohoto cíle se měří objemem soukromých, veřejných nebo veřejno-soukromých investic do projektů společného zájmu, a zejména objemem soukromých investic do projektů společného zájmu dosažených prostřednictvím finančních nástrojů podle tohoto nařízení. Zvláštní důraz se klade na účinné využití veřejných investic;

b) umožnit Unii dosáhnout cílů udržitelného rozvoje včetně minimálně 20 % snížení emisí skleníkových plynů oproti úrovním z roku 1990, 20 % zvýšení energetické účinnosti a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů na 20 % do roku 2020, čímž se přispěje k plnění střednědobých a dlouhodobých cílů Unie v oblasti snižování emisí uhlíku, při současném zajištění větší solidarity mezi členskými státy.

Článek 4

Konkrétní odvětvové cíle

1. Aniž jsou dotčeny obecné cíle uvedené v článku 3, přispívá Nástroj pro propojení Evropy k dosažení konkrétních odvětvových cílů uvedených v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto článku.

2 V odvětví dopravy Nástroj pro propojení Evropy podporuje projekty společného zájmu uvedené v čl. 7 odst. 2 nařízení (EU) č. 1315/2013 za účelem dosažení níže uvedených cílů, podrobněji určených v článku 4 uvedeného nařízení:

a) odstranění úzkých míst, zlepšení interoperability železnic, doplnění chybějících spojení, a zejména zlepšování přeshraničních úseků. Dosažení tohoto cíle se měří:

   i) počtem nových nebo zlepšených přeshraničních propojení;

   ii) počtem kilometrů železničních tratí uzpůsobených evropskému standardu pro jmenovitý rozchod kolejí a vybavených ERTMS;

   iii) počtem odstraněných úzkých míst a úseků se zvýšenou kapacitou na dopravních cestách u všech druhů dopravy, které obdržely finanční prostředky z Nástroje pro propojení Evropy;

   iv) délkou sítě vnitrozemských vodních cest podle jednotlivých tříd v Unii; a

   v) délkou železniční sítě v Unii zmodernizované na základě požadavků uvedených v čl. 39 odst. 2 nařízení (EU) č. 1315/2013;

b) zajištění dlouhodobě udržitelných a účinných dopravních systémů v rámci přípravy na očekávané budoucí dopravní toky, jakož i umožnění snížení emisí uhlíku u všech druhů dopravy prostřednictvím přechodu na inovativní nízkouhlíkové a energeticky účinné dopravní technologie při současné optimalizaci bezpečnosti. Dosažení tohoto cíle se měří:

   i) počtem čerpacích stanic poskytujících alternativní paliva pro vozidla využívající hlavní sítě TEN-T pro silniční dopravu v Unii;

   ii) počtem vnitrozemských a námořních přístavů v hlavní síti TEN-T vybavených čerpacími stanicemi poskytujícími alternativní paliva v Unii; a

   iii) snížením počtu obětí na silniční síti v Unii;

c) optimalizace integrace a propojení druhů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb při zajištění dostupnosti dopravních infrastruktur. Dosažení tohoto cíle se měří:

   i) počtem multimodálních logistických platforem včetně vnitrozemských a námořních přístavů a letišť napojených na železniční síť;

   ii) počtem vylepšených kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy a počtem vylepšených nebo nových spojení mezi přístavy za pomoci mořských dálnic;

iii) počtem kilometrů vnitrozemských vodních cest vybavených RIS; a

iv) úrovní zavádění SESAR, VTMIS a ITS v odvětví silniční dopravy.

Ukazatele zmíněné v tomto odstavci se netýkají členských států, které nemají železniční síť nebo síť vnitrozemských vodních cest.

Tyto ukazatele nepředstavují kritéria pro zařazení nebo způsobilost opatření s ohledem na získání podpory z Nástroje pro propojení Evropy.

Orientační procentní podíly vyjadřující poměr celkových rozpočtových zdrojů uvedených v čl. 5 odst. 1 písm. a), které mají být přiděleny na každý ze tří konkrétních cílů v oblasti dopravy, jsou stanoveny v části IV přílohy I tohoto nařízení. Komise se od těchto orientačních procentních podílů neodchýlí o více než 5 procentních bodů;

3. V odvětví energetiky Nástroj pro propojení Evropy podporuje projekty společného zájmu zaměřené na dosažení jednoho nebo více z těchto cílů:

a) zvýšení konkurenceschopnosti posilováním další přeshraniční integrace vnitřního trhu s energií a přeshraniční interoperability elektrické a plynárenské sítě; Dosažení tohoto cíle se měří ex post:

i) počtem projektů účinně propojujících sítě členských států a odstraňujících interní překážky;

ii) snížením nebo odstraněním energetické izolace členských států;

iii) procentně vyjádřeným podílem přeshraniční přenosové kapacity elektrické energie na instalovaném elektrickém výkonu v příslušných členských státech;

iv) cenovou konvergencí na trzích s elektřinou nebo zemním plynem příslušných členských států; a

v) procentním podílem poptávky v době nejvyššího odběru u obou příslušných členských států, která je u plynu pokryta díky propojení s reverzním tokem;

b) zvýšení bezpečnosti dodávek energie v rámci Unie;

Dosažení tohoto cíle se měří ex post,

i) počtem projektů umožňujících diverzifikaci zdrojů dodávek, dodávajících protistran a tras;

ii) počtem projektů zvyšujících skladovací kapacitu;

iii) odolností systému při zohlednění počtu přerušení dodávek a doby jejich trvání;

iv) množstvím omezení dodávek energie z obnovitelných zdrojů, kterým se podařilo předejít;

v) propojením izolovaných trhů s diverzifikovanějšími zdroji dodávek;

vi) optimálním využíváním energetické infrastruktury;

c) přispění k udržitelnému rozvoji a ochraně životního prostředí, mimo jiné zapojením energie z obnovitelných zdrojů do přenosové soustavy a rozvojem inteligentních energetických sítí a sítí pro přepravu oxidu uhličitého.

Dosažení tohoto cíle se měří ex post:

i) množstvím elektřiny z obnovitelných zdrojů přeneseným z výroby do hlavních středisek spotřeby a skladovacích míst;

ii) množstvím omezení dodávek energie z obnovitelných zdrojů, kterým se podařilo předejít;

iii) počtem uskutečněných projektů inteligentních sítí podpořených z Nástroje pro propojení Evropy a reakcemi na poptávku, které umožnily;

iv) množstvím emisí CO_2, kterým bude zabráněno díky projektům podpořeným z Nástroje pro propojení Evropy.

Ukazatele uvedené v tomto odstavci použité k měření ex post dosažení cílů nepředstavují kritéria pro zařazení nebo způsobilost opatření s ohledem na získání podpory z Nástroje pro propojení Evropy.

Podmínky způsobilosti k finanční pomoci Unie pro projekty společného zájmu jsou uvedeny v článku 14 nařízení (EU) č. 347/2013, zatímco kritéria pro zařazení mezi projekty společného zájmu jsou stanovena v článku 4 uvedeného nařízení.

4. V odvětví telekomunikací Nástroj pro propojení Evropy podporuje opatření zaměřená na dosažení cílů stanovených v nařízení o hlavních směrech pro transevropské sítě v oblasti telekomunikační infrastruktury.

Článek 5

Rozpočet

1. Finanční krytí pro provádění Nástroje pro propojení Evropy na období 2014 až 2020 se stanoví na 33 242 259 000 EUR [1] v běžných cenách. Tato částka se rozdělí takto:

a) odvětví dopravy: 26 250 582 000 EUR, z nichž 11 305 500 000 EUR bude převedeno z Fondu soudržnosti a vynaloženo v souladu s tímto nařízením výhradně v členských státech, jež jsou způsobilé čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti;

[1] Finanční krytí Nástroje pro propojení Evropy na období 2014 až 2020 ve stálých cenách roku 2011 činí 29 300 000 000 EUR, rozdělených takto: 23 174 000 000 EUR, včetně 10 000 000 000 EUR pro země čerpající z Fondu soudržnosti (doprava), 5 126 000 000 EUR (energetika), EUR 1 000 000 000 EUR (telekomunikace).

b) odvětví telekomunikací: 1 141 602 000 EUR;

c) odvětví energetiky: 5 850 075 000 EUR.

Těmito částkami není dotčeno uplatňování mechanismu flexibility podle nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013 ([1]).

2. Finanční krytí pro provádění Nástroje pro propojení Evropy se uplatní na výdaje související s:

a) opatřeními přispívajícími k projektům společného zájmu a podpůrnými opatřeními programu, jak je stanoveno v článku 7;

b) podpůrnými opatřeními programu sestávajícími z výdajů na technickou a administrativní pomoc, které Komisi vzniknou při řízení Nástroje pro propojení Evropy, včetně opatření nezbytných k zajištění přechodu mezi Nástrojem pro propojení Evropy a opatřeními přijatými podle nařízení (ES) č. 680/2007 až do výše 1 % finančního krytí; pod tento strop spadají i náklady na výkonnou agenturu.

3. Po hodnocení v polovině období uvedeném v čl. 27 odst. 1 mohou Evropský parlament a Rada na návrh Komise převést prostředky mezi odvětvími dopravy, telekomunikací a energetiky, jimž byly přiděleny podle odstavce 1, s výjimkou částky 11 305 500 000 EUR převedené z Fondu soudržnosti k financování projektů v odvětví dopravy v členských státech, jež jsou způsobilé čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti,

4. Roční rozpočtové prostředky schvalují Evropský parlament a Rada v mezích víceletého finančního rámce na období 2014-2020.

KAPITOLA II

Formy financování a finanční ustanovení

Článek 6

Formy finanční pomoci

1. Nástroj pro propojení Evropy se provádí jednou nebo více formami finanční pomoci, které jsou stanoveny v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012, zejména formou grantů, zadávání veřejných zakázek a finančních nástrojů.

2. Pro účely tohoto nařízení se v pracovních programech uvedených v článku 17 stanoví formy finanční pomoci, zejména granty, zadávání veřejných zakázek a finanční nástroje.

3. Komise může na základě analýzy nákladů a přínosů svěřit část provádění Nástroje pro propojení Evropy subjektům uvedeným v čl. 58 odst. 1 písm. a) a v článku 62 nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012, a zejména výkonné agentuře, s cílem dosáhnout optimálního řízení a efektivnosti Nástroje pro propojení Evropy v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky. Komise také může část provádění Nástroje pro propojení Evropy svěřit subjektům uvedeným v čl. 58 odst. 1 písm. c) nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Článek 7

Způsobilost a podmínky finanční pomoci

1. Pro finanční pomoc Unie ve formě grantů, zadávání veřejných zakázek a finančních nástrojů jsou způsobilá pouze opatření přispívající k projektům společného zájmu podle nařízení (EU) č. 1315/2013, nařízení (EU) č. 347/2013 a nařízení o hlavních směrech transevropských sítí v oblasti telekomunikační infrastruktury, jakož i podpůrná opatření programu.

2. V odvětví dopravy jsou pro finanční pomoc Unie ve formě zadávání veřejných zakázek a finančních nástrojů podle tohoto nařízení způsobilá pouze opatření přispívající k projektům společného zájmu podle nařízení (EU) č. 1315/2013 a podpůrná opatření programu. Pro finanční pomoc Unie podle tohoto nařízení ve formě grantů jsou způsobilé pouze:

a) opatření směřující k realizaci hlavní sítě podle kapitoly III nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně zavádění nových technologií a inovací podle článku 33 uvedeného nařízení, a projekty a horizontální priority uvedené v části I přílohy I tohoto nařízení;

b) opatření směřující k realizaci globální sítě v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, pokud přispívají k doplnění chybějících spojení, usnadnění přeshraničních dopravních toků nebo odstranění úzkých míst a rovněž přispívají k rozvoji hlavní sítě nebo propojují koridory hlavní sítě, nebo pokud přispívají k zavedení ERTMS na hlavních trasách koridorů pro železniční nákladní dopravu, které jsou vymezeny v příloze nařízení (EU) č. 913/2010, a to až do výše 5 % finančního krytí pro dopravu ve smyslu článku 5 tohoto nařízení;

c) studie na projekty společného zájmu definované v čl. 8 odst. 1 písm. b) a c) nařízení (EU) č. 1315/2013;

d) studie k přeshraničním prioritním projektům definovaným v příloze III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ([2]);

e) opatření na podporu projektů společného zájmu definovaných v čl. 8 odst. 1 písm. a), d) a e) nařízení (EU) č. 1315/2013;

([1]) Nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013 ze dne 2. prosince 2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 884).

([2]) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravních sítě (Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1).

f) opatření směřující k realizaci dopravní infrastruktury v uzlech hlavní sítě včetně městských uzlů ve smyslu článku 41 nařízení (EU) č. 1315/2013;

g) opatření na podporu systémů telematických aplikací v souladu s článkem 31 nařízení (EU) č. 1315/2013;

h) opatření na podporu služeb nákladní dopravy v souladu s článkem 32 nařízení (EU) č. 1315/2013;

i) opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy mimo jiné modernizací stávajícího vozového parku, a to i ve spolupráci se železničním průmyslem;

j) podpůrná opatření programu;

k) opatření na podporu bezpečné a chráněné infrastruktury v souladu s článkem 34 nařízení (EU) č. 1315/2013;

l) opatření na podporu mořských dálnic podle článku 21 nařízení (EU) č. 1315/2013.

Opatření související s dopravou, která zahrnují přeshraniční úseky nebo část těchto úseků, jsou způsobilá pro finanční pomoc Unie, pouze pokud mezi dotyčnými členskými státy nebo mezi dotyčnými členskými státy a třetími zeměmi existuje písemná dohoda o dokončení přeshraničního úseku.

3. V odvětví energetiky jsou pro finanční pomoc Unie ve formě finančních nástrojů, zadávání veřejných zakázek a grantů podle tohoto nařízení způsobilá všechna opatření, jimiž se realizují ty projekty společného zájmu, které se týkají prioritních koridorů a oblastí uvedených v části II přílohy I tohoto nařízení a které splňují podmínky stanovené v článku 14 nařízení (EU) č. 347/2013, jakož i podpůrná opatření programu.

V zájmu co nejúčinnějšího využívání rozpočtu Unie k posílení multiplikačního účinku finanční pomoci Unie stanoví Komise ve vhodných případech jako prioritu finanční pomoc ve formě finančních nástrojů, za předpokladu tržního využití a při dodržení stropu pro využívání finančních nástrojů v souladu s čl. 14 odst. 2 a čl. 21 odst. 4.

4. V odvětví telekomunikací jsou pro finanční pomoc Unie podle tohoto nařízení způsobilá všechna opatření, jimiž se realizují projekty společného zájmu, a podpůrná opatření programu definovaná v příslušném nařízení o hlavních směrech transevropských sítí v oblasti telekomunikační infrastruktury, která splňují kritéria způsobilosti stanovená v souladu s uvedeným nařízením, a to takto:

a) obecné služby, platformy hlavních služeb a podpůrná opatření programu jsou financovány formou grantů nebo zadávání veřejných zakázek;

b) opatření v oblasti širokopásmových sítí jsou financována formou finančních nástrojů.

5. Opatření s meziodvětvovou synergií přispívající k projektům společného zájmu způsobilá podle nejméně dvou nařízení uvedených v čl. 2 bodě 1 jsou pro finanční pomoc podle tohoto nařízení pro účely víceodvětvových výzev k podávání návrhů podle čl. 17 odst. 7 způsobilá pouze tehdy, pokud je možné složky těchto opatření a náklady s nimi spojené jasně rozdělit podle jednotlivých odvětví ve smyslu odst. 2, 3 a 4 tohoto článku.

KAPITOLA III

Granty

Článek 8

Formy grantů a způsobilé náklady

1. Granty poskytované podle tohoto nařízení mohou mít kteroukoli z forem stanovených v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Formy grantů, které lze využít na financování dotčených opatření, stanoví pracovní programy uvedené v článku 17 tohoto nařízení.

2. Aniž je dotčeno nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012, mohou být výdaje na opatření z projektů zahrnutých do prvních víceletých a ročních pracovních programů způsobilé od 1. ledna 2014.

3. Způsobilé mohou být pouze výdaje vzniklé v členských státech, s výjimkou případů, kdy projekt společného zájmu zahrnuje i území jedné nebo více třetích zemí a kdy je opatření nezbytně nutné pro dosažení cílů dotčeného projektu.

4. Náklady na vybavení a infrastrukturu, se kterými příjemce nakládá jako s kapitálovými výdaji, mohou být způsobilé až v plné výši.

5. Výdaje související s ekologickými studiemi o ochraně životního prostředí a o souladu s příslušnými právními předpisy Unie mohou být způsobilé.

6. Výdaje související s koupí pozemků nejsou způsobilými náklady, kromě finančních prostředků převedených z Fondu soudržnosti v odvětví dopravy v souladu nařízením o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu a o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti.

7. Ke způsobilým nákladům patří rovněž daň z přidané hodnoty (DPH) v souladu s čl. 126 odst. 3 písm. c) nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Pokud jde o částku 11 305 500 000 EUR převedenou z Fondu soudržnosti, která má být vynaložena v členských státech způsobilých čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti, použijí se pravidla způsobilosti týkající se DPH platná pro Fond soudržnosti uvedená v nařízení o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, a o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti.

8. Pravidla způsobilosti nákladů vzniklých příjemcům se použijí obdobně i na náklady vzniklé provádějícím subjektům.

Článek 9

Podmínky účasti

1. Návrhy předkládá jeden nebo více členských států nebo, se souhlasem dotčených členských států, mezinárodní organizace, společné podniky nebo veřejné či soukromé podniky nebo subjekty zřízené v členských státech.

2. Tyto návrhy mohou podat subjekty, které nejsou právnickými osobami podle platného vnitrostátního práva, za předpokladu, že jejich zástupci mají způsobilost činit právní úkony svým jménem a poskytují stejnou záruku ochrany finančních zájmů Unie jako právnické osoby.

3. Návrhy předložené fyzickými osobami nejsou způsobilé.

4. Opatření přispívajících k projektům společného zájmu se mohou účastnit také třetí země a subjekty usazené ve třetích zemích, je-li jejich účast nezbytná k dosažení cílů daného projektu společného zájmu a je řádně odůvodněna.

Finanční pomoc podle tohoto nařízení však smějí získat pouze v případech, kdy je to nezbytné pro dosažení cílů daného projektu společného zájmu.

5. Víceleté a roční pracovní programy uvedené v článku 17 mohou obsahovat dodatečná konkrétní pravidla pro předkládání návrhů.

Článek 10

Míra financování

1. S výjimkou případů uvedených v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 se návrhy vybírají na základě výzev k překládání návrhů na základě pracovních programů uvedených v článku 17 tohoto nařízení.

2. V odvětví dopravy částka finanční pomoci Unie nepřesáhne:

a) u grantů na studie: 50 % způsobilých nákladů;

b) u grantů na práce:

i) v případě železničních sítí a silničních sítí u členských států bez železniční sítě na svém území nebo v případě členského státu, nebo jeho části, s izolovanou sítí, na níž není zajišťována dálková železniční nákladní doprava: 20 % způsobilých nákladů; míru financování lze zvýšit až na 30 % u opatření řešících úzká místa a až na 40 % u opatření týkajících se přeshraničních úseků a opatření ke zlepšení interoperability železnic;

ii) v případě vnitrozemských vodních cest: 20 % způsobilých nákladů; míru financování lze zvýšit až na 40 % u opatření řešících úzká místa a až na 40 % u opatření týkajících se přeshraničních úseků;

iii) v případě vnitrozemské dopravy, napojení na multimodální logistické platformy a jejich rozvoje, včetně napojení na vnitrozemské a námořní přístavy a letiště, jakož i v případě rozvoje přístavů: 20 % způsobilých nákladů;

iv) opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy, mimo jiné modernizací stávajícího vozového parku: 20 % způsobilých nákladů až do celkového stropu ve výši 1 % rozpočtových zdrojů uvedených v čl. 5 odst. 1 písm. a);

v) lepší dostupnost dopravní infrastruktury pro osoby se zdravotním postižením: 30 % způsobilých nákladů na úpravy, které nesmějí v žádném případě překročit 10 % celkových způsobilých nákladů na práce;

vi) opatření podporující nové technologie a inovace pro všechny druhy dopravy: 20 % způsobilých nákladů;

vii) opatření na podporu přeshraničních silničních úseků: 10 % způsobilých nákladů;

c) u grantů na systémy a služby telematických aplikací:

i) v případě pozemních složek ERTMS, SESAR a VTIMS a služeb RIS: 50 % způsobilých nákladů;

ii) v případě pozemních složek ITS pro odvětví silniční dopravy: 20 % způsobilých nákladů;

iii) v případě palubních složek ERTMS: 50 % způsobilých nákladů;

iv) v případě palubních složek SESAR, RIS, VTMIS a ITS pro odvětví silniční dopravy: 20 % způsobilých nákladů až do celkového stropu ve výši 5 % rozpočtových zdrojů uvedených v čl. 5 odst. 1 písm. a);

v) v případě opatření na podporu rozvoje mořských dálnic: 30 % způsobilých nákladů.

Komise vytvoří podmínky pro podporu rozvoje projektů se třetími zeměmi týkajících se mořských dálnic;

vi) v případě systémů telematických aplikací jiných než uvedených v bodech i) až iv), služeb nákladní dopravy a bezpečných parkovišť na hlavní silniční síti: 20 % způsobilých nákladů.

3. V odvětví energetiky výše finanční pomoci Unie nepřekročí 50 % způsobilých nákladů na studie nebo práce. Míry financování mohou být zvýšeny až na 75 % u opatření, která na základě důkazů uvedených v čl. 14 odst. 2 nařízení (EU) č. 347/2013 zajišťují vysoký stupeň regionální nebo celounijní bezpečnosti dodávek, posilují solidaritu Unie nebo zahrnují vysoce inovativní řešení.

4. V odvětví telekomunikací částka finanční pomoci Unie nepřesáhne:

a) u opatření v oblasti všeobecných služeb: 75 % způsobilých nákladů;

b) u horizontálních opatření včetně mapování infrastruktury, párování a technické pomoci: 75 % způsobilých nákladů.

Platformy hlavních služeb se obvykle financují zadáním veřejné zakázky. Ve výjimečných případech se mohou financovat grantem pokrývajícím až 100 % způsobilých nákladů, aniž je tím dotčena zásada spolufinancování.

5. Míry financování mohou být zvýšeny až o 10 procentních bodů oproti procentním hodnotám uvedeným v odstavcích 2, 3 a 4 u opatření se synergií mezi alespoň dvěma odvětvími, jichž se týká Nástroj na propojení Evropy. Toto zvýšení se nevztahuje na míry financování uvedené v článku 11.

6. Výše finanční pomoci přidělené na vybraná opatření je modulována na základě analýzy nákladů a přínosů u každého projektu, dostupnosti rozpočtových zdrojů Unie a potřeby maximalizovat pákový efekt finančních prostředků Unie.

Článek 11

Zvláštní výzvy pro finanční prostředky převedené z Fondu soudržnosti v odvětví dopravy

1. Pokud jde o částku 11 305 500 000 EUR převedenou z Fondu soudržnosti, která má být vynaložena výhradně v členských státech způsobilých čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti, vypíší se výhradně v těchto členských státech zvláštní výzvy pro projekty, které směřují k realizaci hlavní sítě, nebo pro projekty a horizontální priority stanovené v části I přílohy I.

2. Na tyto zvláštní výzvy se uplatňují pravidla tohoto nařízení platná pro odvětví dopravy. Do 31. prosince 2016 se výběr projektů způsobilých pro financování provádí při respektování výše prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti. S účinkem od 1. ledna 2017 se zdroje převedené na Nástroj pro propojení Evropy, které nebyly přiděleny na projekt dopravní infrastruktury, dají k dispozici všem členským státům způsobilým k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti za účelem financování projektů dopravní infrastruktury v souladu s tímto nařízením.

3. S cílem podpořit členské státy způsobilé k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti, které se mohou potýkat s problémy při koncipování projektů, jež by byly dostatečně připravené a kvalitní a měly pro Unii dostatečnou přidanou hodnotu, se zvláštní pozornost věnuje podpůrným opatřením programu, jež mají posílit institucionální kapacitu a efektivitu veřejné správy a veřejných služeb v souvislosti s přípravou a realizací projektů uvedených v části I přílohy I. V zájmu zajištění co nejvyšší míry čerpání převedených prostředků ve všech členských státech, které jsou způsobilé k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti, může Komise vypsat další výzvy.

4. Částka 11 305 500 000 EUR převedená z Fondu soudržnosti se může využívat na vázání rozpočtových zdrojů k finančním nástrojům podle tohoto nařízení teprve od 1. ledna 2017. Od tohoto dne se může částka 11 305 500 000 EUR převedená z Fondu soudržnosti využívat na vázání rozpočtových zdrojů k projektům, u nichž již pověřené subjekty uzavřely smluvní závazky.

5. Bez ohledu na článek 10 a vzhledem k částce 11 305 500 000 EUR převedené z Fondu soudržnosti, která má být vynaložena výhradně v členských státech způsobilých čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti, se použijí nejvyšší míry financování pro Fond soudržnosti stanovené v nařízení o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu a o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti pro opatření týkající se grantů na:

a) studie,

b) práce, pokud jde o:

i) železnice a vnitrozemské vodní cesty;

ii) opatření na podporu přeshraničních silničních úseků a, v případě členských států bez železničních sítí, silniční sítě TEN-T;

iii) opatření pro vnitrozemskou dopravu, napojení na multimodální logistické platformy a jejich rozvoj včetně napojení na vnitrozemské a námořní přístavy a letiště, včetně automatických zařízení na změnu rozchodu, a rozvoj přístavů včetně kapacit pro rozbíjení ledu, jakož i propojovací body, se zvláštním zaměřením na železniční spojení, s výjimkou členských států bez železničních sítí;

c) systémy a služby telematických aplikací:

i) ERTMS, RIS, VTMIS, SESAR a ITS pro odvětví silniční dopravy;

ii) ostatní systémy telematických aplikací;

iii) opatření na podporu rozvoje mořských dálnic;

d) opatření na podporu nových technologií a inovací pro všechny druhy dopravy.

Článek 12

Zrušení, snížení, pozastavení a ukončení grantu

1. S výjimkou řádně odůvodněných případů Komise zruší finanční pomoc poskytnutou na studie, jež nebyly zahájeny do jednoho roku ode dne zahájení stanoveného v podmínkách poskytnutí pomoci, nebo do dvou let od uvedeného dne na veškerá další opatření způsobilá pro finanční pomoc podle tohoto nařízení.

2. Komise může pozastavit, snížit a zpětně získat nebo ukončit finanční pomoc za podmínek stanovených v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 nebo na základě hodnocení pokroku projektu, zejména v případě značných zpoždění při provádění opatření.

3. Komise může vyžadovat úplné nebo částečné vrácení poskytnuté finanční pomoci, pokud do dvou let ode dne dokončení stanoveného v podmínkách pro poskytnutí pomoci nebylo provádění opatření, na něž byla daná finanční pomoc poskytnuta, dokončeno.

4. Dříve než Komise přijme některé rozhodnutí podle odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku, důkladně případ přezkoumá v koordinaci s příslušnými subjekty uvedenými v čl. 6 odst. 3 a konzultuje dotčené příjemce tak, aby mohli v přiměřené lhůtě předložit své připomínky. Po hodnocení v polovině období Komise informuje Evropský parlament a Radu o všech rozhodnutích přijatých při každoročním přijímání pracovních programů podle článku 17.

KAPITOLA IV

Zadávání veřejných zakázek

Článek 13

Zadávání veřejných zakázek

1. Postupy zadávání veřejných zakázek, které provádí Komise či jeden ze subjektů uvedených v čl. 6 odst. 3 vlastním jménem nebo společně s členskými státy, mohou:

a) stanovit konkrétní podmínky, například místo výkonu činností zadaných formou veřejné zakázky, jsou-li tyto podmínky řádně odůvodněny cíli opatření a nejsou-li v rozporu se zásadami Unie a vnitrostátními zásadami zadávání veřejných zakázek;

b) v rámci jednoho řízení umožnit zadání většího počtu zakázek („zajištění z více zdrojů“).

2. V řádně odůvodněných případech, kdy je to nutné k provedení opatření, se odstavec 1 může použít i na zadávací řízení uskutečňovaná příjemci grantů.

KAPITOLA V

Finanční nástroje

Článek 14

Druhy finančních nástrojů

1. K usnadnění přístupu k financování subjektům provádějícím opatření, jež přispívají k projektům společného zájmu vymezeným v nařízení (EU) č. 1315/2013, nařízení (EU) č. 347/2013 a v nařízení o hlavních směrech transevropských sítí v oblasti telekomunikační infrastruktury a k dosažení jejich cílů, lze použít finanční nástroje vytvořené v souladu s hlavou VIII nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012. Tyto finanční nástroje vycházejí z hodnocení nedokonalostí trhu nebo neoptimálních investičních situací a investičních potřeb provedeného *ex ante*. Hlavní podmínky a postupy pro každý finanční nástroj jsou stanoveny v části III přílohy I tohoto nařízení.

2. Celkový příspěvek z rozpočtu Unie na finanční nástroje nepřesáhne 10 % celkového finančního krytí pro Nástroj pro propojení Evropy uvedeného v čl. 5 odst. 1.

3. Všechny finanční nástroje vytvořené na základě nařízení (ES) č. 680/2007 a nástroj pro sdílení rizika pro projektové dluhopisy vytvořené na základě rozhodnutí č. 1639/2006/ES lze případně a s výhradou předběžného hodnocení sloučit s nástroji vytvořenými podle tohoto nařízení.

Sloučení projektových dluhopisů závisí na průběžné zprávě, která bude vypracována ve druhé polovině roku 2013, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 680/2007 a v rozhodnutí č. 1639/2006/ES. Iniciativa projektových dluhopisů se rozbíhá postupně v rámci stropu ve výši 230 milionů EUR během let 2014 a 2015. Plné provádění uvedené iniciativy závisí na nezávislém úplném hodnocení, které bude provedeno v roce 2015, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 680/2007 a v rozhodnutí č. 1639/2006/ES. Na základě tohoto hodnocení a se zohledněním všech možností Komise posoudí, zda navrhne vhodné změny právní úpravy, včetně změn legislativních, zejména pokud by se ukázalo, že předpokládané využití na trhu není uspokojivé, nebo pokud by se objevily dostatečné alternativní zdroje dlouhodobého dluhového financování.

4. Lze využít tyto finanční nástroje:

a) kapitálové nástroje, například investiční fondy, které se zaměřují na poskytování rizikového kapitálu na opatření, jež přispívají k projektům společného zájmu;

b) půjčky nebo záruky, jejichž poskytnutí je usnadněno nástroji pro sdílení rizik, včetně mechanismu úvěrového posílení poskytujícího záruky v souvislosti s jednotlivými projekty nebo portfolii projektů u projektových dluhopisů, které vydá finanční instituce na podkladě vlastních zdrojů s příspěvkem Unie na vytvoření rezerv nebo alokaci kapitálu.

Článek 15

Podmínky pro udělování finanční pomoci prostřednictvím finančních nástrojů

1. Opatření podporovaná finančními nástroji se vybírají na základě připravenosti, přičemž se u nich usiluje o odvětvovou diverzifikaci v souladu s články 3 a 4 i o zeměpisnou vyváženost mezi členskými státy. Musí:

a) mít evropskou přidanou hodnotu;

b) odpovídat cílům strategie Evropa 2020;

c) mít pákový účinek, pokud jde o podporu Unie, tj. jejich cílem musí být mobilizace celkových investic převyšujících příspěvek Unie podle předem definovaných ukazatelů.

2. Unie, kterýkoliv členský stát či jiní investoři mohou kromě příspěvků získaných finančními nástroji poskytnout finanční pomoc za předpokladu, že Komise souhlasí se změnami kritérií způsobilosti opatření či investiční strategie příslušného nástroje, jichž může být vzhledem k dodatečnému příspěvku zapotřebí.

3. Cílem finančních nástrojů je zvýšení multiplikačního účinku výdajů Unie tím, že přilákají další zdroje od soukromých investorů. Finanční nástroje mohou vytvářet přijatelné výnosy tak, aby naplnily cíle jiných partnerů či investorů, a přitom směřovat k uchování hodnoty aktiv poskytnutých z rozpočtu Unie.

4. Finanční nástroje podle tohoto nařízení lze kombinovat s granty financovanými z rozpočtu Unie.

5. Komise může v pracovních programech uvedených v článku 17 stanovit další podmínky podle konkrétních potřeb odvětví dopravy, telekomunikací a energetiky.

Článek 16

Opatření ve třetích zemích

Finančními nástroji je možné podpořit opatření ve třetích zemích, jsou-li nezbytná pro realizaci projektu společného zájmu.

KAPITOLA VI

Programování, provádění a kontrola

Článek 17

Víceleté a roční pracovní programy

1. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů víceleté a roční pracovní programy pro každé z odvětví dopravy, telekomunikací a energetiky. Komise také může přijmout víceleté a roční pracovní programy pro více než jedno odvětví. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 25 odst. 2.

2. Komise přezkoumává víceleté pracovní programy alespoň v polovině období. Je-li to nutné, reviduje víceletý pracovní program prováděcím aktem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 25 odst. 2.

3. Komise přijme pro projekty společného zájmu, které jsou uvedeny v části I přílohy I, víceleté pracovní programy v odvětví dopravy.

Výše finančního krytí se pohybuje v rozmezí od 80 do 85 % rozpočtových zdrojů uvedených v čl. 5 odst. 1 písm. a).

Projekty uvedené v části I přílohy I nejsou pro programová rozhodnutí členských států závazné. V souladu s článkem 7 nařízení (EU) č. 1315/2013 je rozhodnutí realizovat tyto projekty v pravomoci členských států a závisí na kapacitách veřejného financování a na socioekonomické životaschopnosti těchto projektů.

4. Komise přijme pro projekty společného zájmu, které nejsou zahrnuty do víceletých pracovních programů, roční pracovní programy v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky.

5. Komise při přijímání víceletých a odvětvových ročních pracovních programů stanoví kritéria pro výběr a udělení v souladu s cíli a prioritami stanovenými v článcích 3 a 4 tohoto nařízení a v nařízení (EU) č. 1315/2013 a nařízení (EU) č. 347/2013 nebo v nařízení o hlavních směrech transevropských sítí v oblasti telekomunikační infrastruktury. Komise při stanovování kritérií pro udělení zohlední obecné směry stanovené v části V přílohy I tohoto nařízení.

6. V odvětví energetiky se v prvních dvou ročních pracovních programech věnuje pozornost především projektům společného zájmu a souvisejícím opatřením, jejichž cílem je odstranění energetické izolace a úzkých míst v oblasti energetiky a dotvoření vnitřního trhu s energií.

7. Pracovní programy jsou koordinovány tak, aby se využila synergie mezi odvětvím dopravy, energetiky a telekomunikací, a to zvláště v oblastech, jako jsou inteligentní energetické sítě, elektrická mobilita, inteligentní a udržitelné dopravní systémy, společné užívání práva vedení trasy nebo propojení infrastruktur. U opatření způsobilých podle čl. 7 odst. 5 Komise přijme alespoň jednu víceodvětvovou výzvu k předkládání návrhů, přičemž každému odvětví přidělí finanční částky v poměrné výši podle míry účasti každého odvětví na způsobilých nákladech na opatření vybraná k financování z Nástroje pro propojení Evropy.

Článek 18

Poskytování finanční pomoci Unie

1. Komise vždy po zveřejnění výzvy k předkládání návrhů na základě víceletého nebo ročního pracovního programu uvedeného v článku 17 rozhodne přezkumným postupem podle článku 25 o výši finanční pomoci, která má být pro vybrané projekty nebo jejich části poskytnuta. Komise upřesní podmínky a způsoby jejich provádění.

2. Komise oznámí příjemcům a příslušným členským státům každou finanční pomoc, která má být poskytnuta.

Článek 19

Roční splátky

Komise může rozdělit rozpočtové závazky na roční splátky. V takovém případě přidělí na závazek každý rok roční splátky s ohledem na pokrok opatření, která získávají finanční pomoc, na jejich předpokládané potřeby a na rozpočtové možnosti.

Komise sděluje orientační harmonogram přidělování jednotlivých ročních splátek na závazek příjemcům grantů, dotčeným členským státům a, pokud se harmonogram vztahuje i na finanční nástroje, také dotčeným finančním institucím.

Článek 20

Přenos ročních prostředků

Prostředky, které nebyly použity do konce rozpočtového roku, do něhož byly zahrnuty, se přenášejí v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

Článek 21

Akty v přenesené pravomoci

1. S výhradou schválení dotčeným členským státem nebo státy podle čl. 172 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 tohoto nařízení, pokud jde o změny části I přílohy I tohoto nařízení, s cílem zohlednit měnící se priority financování v transevropských sítích a změny týkající se projektů společného zájmu stanovených v nařízení (EU) č. 1315/2013, Při změnách části I přílohy I tohoto nařízení Komise zajistí:

a) aby projekty společného zájmu podle nařízení (EU) č. 1315/2013 mohly být plně nebo částečně realizovány v průběhu víceletého finančního rámce na období 2014–2020;

b) aby změny splňovaly kritéria způsobilosti uvedená v článku 7 tohoto nařízení;

c) pokud jde o část I přílohy I tohoto nařízení, aby všechny oddíly zahrnovaly projekty infrastruktury, jejichž uskutečnění bude vyžadovat jejich zahrnutí do víceletého pracovního programu podle čl. 17 odst. 3 tohoto nařízení, aniž by se měnilo vytyčení koridorů hlavní sítě.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 tohoto nařízení, kterými se hlavní podmínky a postupy stanovené v části III přílohy I tohoto nařízení, jež upravují příspěvek Unie ke každému finančnímu nástroji vytvořenému podle rámce pro dluhové nástroje a rámce pro kapitálové nástroje stanoveného v části III přílohy I tohoto nařízení, mění v souladu s výsledky průběžné zprávy a nezávislého úplného hodnocení pilotní fáze iniciativy projektových dluhopisů Evropa 2020 zřízené rozhodnutím č. 1639/2006/ES a nařízením (EU) č. 680/2007, a zohledňují měnící se podmínky trhu za účelem optimalizace koncepce a provádění finančních nástrojů podle tohoto nařízení.

Při změně části III přílohy I tohoto nařízení v případech uvedených v prvním pododstavci Komise pokaždé zajistí, aby:

a) změny byly činěny v souladu s požadavky stanovenými v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012, včetně hodnocení *ex ante* uvedeného v čl. 140 odst. 2 písm. f) zmíněného nařízení, a

b) změny se omezily na:

i) změnu mezních hodnot pro podřízené dluhové financování, jak jsou uvedeny v bodě I odst. 1 písm. a) a b) části III přílohy I, s cílem usilovat v souladu s článkem 15 o odvětvovou diverzifikaci a zeměpisnou vyváženost mezi členskými státy;

ii) změnu mezní hodnoty pro prioritní dluhové financování, jak je uvedena v bodě I odst. 1 písm. a) části III přílohy I, s cílem usilovat v souladu s článkem 15 o odvětvovou diverzifikaci a zeměpisnou vyváženost mezi členskými státy;

iii) kombinaci s dalšími zdroji financování, jak je uvedeno v bodě I odst. 3 a bodě II odst. 3 části III přílohy I;

iv) výběr pověřených subjektů, jak je uvedeno v bodě I odst. 4 a bodě II odst. 4 části III přílohy I; a

v) stanovování cen, sdílení rizik a výnosů, jak je uvedeno v bodě I odst. 6 a bodě II odst. 6 části III přílohy I.

3. V odvětví dopravy a v rámci obecných cílů uvedených v článku 3 a konkrétních odvětvových cílů uvedených v čl. 4 odst. 2 je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, jimiž upřesní priority financování, které je třeba, pokud jde o opatření způsobilá podle čl. 7 odst. 2, po dobu trvání Nástroje pro propojení Evropy zohlednit v pracovních programech uvedených v článku 17. Komise přijme akt v přenesené pravomoci do 22. prosince 2014.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se zvyšuje strop uvedený v čl. 14 odst. 2 až na 20 %, jsou-li splněny tyto podmínky:

i) hodnocení pilotní fáze iniciativy projektových dluhopisů provedené v roce 2015 je pozitivní a

ii) využití finančních nástrojů, pokud jde o smluvní závazky související s projektem, přesahuje 8 %.

5. Pokud se jeví jako nutné odchýlit se od částky přidělené na konkrétní cíl v oblasti dopravy o více než pět procentních bodů, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se mění orientační procentní podíly stanovené v části IV přílohy I.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se mění seznam obecných směrů uvedených v části V přílohy I, které je třeba zohlednit při stanovování kritérií pro udělení, aby odrážela hodnocení tohoto nařízení v polovině období nebo závěry vyvozené z jeho provádění. Činí tak způsobem slučitelným s odpovídajícími hlavními směry pro jednotlivá odvětví.

Článek 22

Povinnosti příjemců a členských států

Aniž jsou dotčeny povinnosti příjemců vyplývající z podmínek udělování grantů, vyvinout příjemci a členské státy v příslušných oblastech své působnosti veškeré úsilí k realizaci projektů společného zájmu, které získají finanční pomoc Unie udělovanou podle tohoto nařízení.

Členské státy vykonávají v úzké spolupráci s Komisí technické sledování a finanční kontrolu opatření a potvrzují, že došlo k uhrazení výdajů vynaložených v souvislosti s projekty nebo jejich částmi a že toto uhrazení proběhlo v souladu s příslušnými pravidly. Členské státy mohou požádat o účast Komise při kontrolách a inspekcích na místě.

Členské státy každoročně informují Komisi, případně prostřednictvím interaktivního zeměpisného a technického informačního systému, o pokroku dosaženém při realizaci projektů společného zájmu a o investicích uskutečněných za tímto účelem, včetně výše podpory využité k dosahování cílů v oblasti změny klimatu. Na základě toho Komise zveřejní a nejméně jednou ročně aktualizuje informace o konkrétních projektech uskutečňovaných v rámci Nástroje pro propojení Evropy.

Článek 23

Soulad s politikami a právními předpisy Unie

Podle tohoto nařízení lze financovat pouze opatření, která jsou ve shodě s právem Unie a v souladu s jejími příslušnými politikami.

Článek 24

Ochrana finančních zájmů Unie

1. Komise přijme vhodná opatření k zajištění toho, aby při provádění opatření financovaných podle tohoto nařízení byly finanční zájmy Unie chráněny uplatněním preventivních opatření proti podvodům, korupci a jakýmkoliv jiným protiprávním činnostem, účinnými kontrolami, a jsou-li zjištěny nesrovnalosti, získáním neoprávněně vyplacených částek zpět a případně uplatněním účinných, přiměřených a odrazujících správních a finančních sankcí.

2. Komise nebo její zástupci a Účetní dvůr mají pravomoc provádět u všech příjemců grantů, prováděcích orgánů, dodavatelů a subdodavatelů, kteří získali finanční prostředky Unie podle tohoto nařízení, audit na základě dokumentů i kontrol na místě.

3. Evropský úřad pro boj proti podvodům (OLAF) může provádět šetření, včetně kontrol na místě a inspekcí, v souladu s pravidly a postupy stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013 ([1]) a v nařízení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ([2]) s cílem zjistit, zda nedošlo k podvodu, korupci či jiné nezákonné činnosti ovlivňující finanční zájmy Unie v souvislosti s grantovou dohodou či rozhodnutím o poskytnutí grantu nebo smlouvou financovanou podle tohoto nařízení.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013 ze dne 11. září 2013 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 a nařízení Rady (Euratom) č. 1074/1999 (Úř. věst. L 248, 18.9.2013, s. 1).

([2]) Nařízení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ze dne 11. listopadu 1996 o kontrolách a inspekcích na místě prováděných Komisí za účelem ochrany finančních zájmů Evropských společenství proti podvodům a jiným nesrovnalostem (Úř. věst. L 292, 15.11.1996, s. 2).

4. Aniž jsou dotčeny odstavce 1, 2 a 3, musí dohody o spolupráci se třetími zeměmi a s mezinárodními organizacemi, grantové dohody, rozhodnutí o grantu a smlouvy vyplývající z provádění tohoto nařízení obsahovat ustanovení výslovně zmocňující Komisi, Účetní dvůr a OLAF k provádění takových auditů a vyšetřování v souladu s jejich příslušnými pravomocemi.

HLAVA II

OBECNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 25

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Koordinační výbor pro Nástroj pro propojení Evropy. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Výbor zajistí horizontální přehled pracovních programů uvedených v článku 17 s cílem zajistit, aby byly jednotné a aby byla označena, využívána a vyhodnocována synergie mezi odvětvími dopravy, telekomunikací a energetiky. Především usiluje o koordinaci těchto pracovních programů s cílem umožnit víceodvětvové výzvy k podávání návrhů.

Článek 26

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 21 je svěřena Komisi na dobu od 1. ledna 2014 do 31. prosince 2020.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 21 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 21 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 27

Hodnocení

1. Do 31. prosince 2017 vypracuje Komise ve spolupráci s dotčenými členskými státy a příjemci hodnotící zprávu o dosažení cílů všech opatření (na úrovni výsledků a dopadů), účinnosti využívání zdrojů a evropské přidané hodnoty Nástroje pro propojení Evropy s cílem rozhodnout o obnovení, změně nebo pozastavení těchto opatření; tuto zprávu Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě. Hodnocení se rovněž zaměří na prostor ke zjednodušení, na vnitřní a vnější soudržnost opatření, na trvalou relevantnost všech cílů a na jejich přispění k naplňování priorit Unie v oblasti inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění, včetně jejich dopadu na hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Hodnotící zpráva zahrnuje hodnocení úspor z rozsahu, kterých dosáhne Komise při řízení Nástroje pro propojení Evropy po stránce finanční, technické a lidských zdrojů, a tam, kde je to vhodné, hodnocení celkového počtu projektů s meziodvětvovou synergií. V hodnocení se rovněž přezkoumá, jak finanční nástroje zefektivnit. Hodnotící zpráva zohlední také výsledky hodnocení dlouhodobého dopadu předcházejících opatření.

2. Nástroj pro propojení Evropy přihlédne k úplnému nezávislému hodnocení iniciativy projektových dluhopisů v rámci strategie Evropa 2020, které má být provedeno v roce 2015. Na základě tohoto hodnocení Komise a členské státy posoudí význam iniciativy pro projektové dluhopisy v rámci strategie Evropa 2020 a její účinnost při zvyšování objemu investic do prioritních projektů a zvyšování efektivnosti výdajů Unie.

3. Komise provede následné hodnocení v úzké spolupráci s členskými státy a příjemci. Následné hodnocení se zaměří na účelnost a účinnost Nástroje pro propojení Evropy a jeho dopad na hospodářskou, sociální a územní soudržnost, jakož i na jeho příspěvek k naplňování priorit Unie v oblasti inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění a rozsah a výsledky podpory využité k dosahování cílů v oblasti změny klimatu.

4. V hodnocení se zohlední pokrok měřený vzhledem k ukazatelům výkonnosti podle článků 3 a 4.

5. Komise sdělí závěry hodnocení Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.

6. Komise a členské státy mohou za pomoci dalších případných příjemců vyhodnotit metody uskutečňování projektů a dopad jejich realizace s cílem posoudit, zda bylo dosaženo cílů včetně cílů týkajících se ochranyVe Štrasburku dne životního prostředí.

7. Komise může požádat členský stát, jehož se dotýká projekt společného zájmu, aby předložil konkrétní hodnocení opatření a souvisejících projektů financovaných podle tohoto nařízení nebo aby jí případně poskytl informace a pomoc, jež jsou k hodnocení těchto projektů nezbytné.

Článek 28

Informace, komunikace a propagace

1. Příjemci a případně dotčené členské státy zajistí, aby pomoc poskytnutá podle tohoto nařízení byla vhodně propagována a aby byla uplatňována transparentnost s cílem informovat veřejnost o úloze Unie při realizaci projektů.

2. Komise provádí k projektům Nástroje pro propojení Evropy a jejich výsledkům komunikační a informační opatření. Zdroje určené na komunikační opatření podle čl. 5 odst. 2 rovněž přispějí ke krytí nákladů na společnou komunikaci o politických prioritách Unie, pokud se týkají obecných cílů uvedených v článku 3.

Článek 29

Změna nařízení (EU) č. 913/2010

Nařízení (EU) č. 913/2010 se mění takto:

Příloha nařízení (EU) č. 913/2010 se nahrazuje zněním přílohy II tohoto nařízení. Revidované koridory pro železniční nákladní dopravu tak i nadále podléhají ustanovením nařízení (EU) č. 913/2010.

Článek 30

Přechodná ustanovení

Tímto nařízením není dotčeno pokračování ani změny, včetně úplného nebo částečného zrušení, dotčených projektů až do jejich ukončení nebo finanční pomoci poskytnuté Komisí podle nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 nebo na základě jakéhokoli jiného právního předpisu, jenž se na tuto pomoc vztahuje k 31. prosinci 2013, které se na dotčená opatření vztahují i nadále až do svého ukončení.

Článek 31

Zrušení

Aniž je dotčen článek 30 tohoto nařízení, zrušují se nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 s účinkem od 1. ledna 2014.

Článek 32

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2014.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 11. prosince 2013.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
V. LEŠKEVIČIUS

PŘÍLOHA I

ČÁST I

SEZNAM PŘEDEM URČENÝCH PROJEKTŮ TÝKAJÍCÍCH SE HLAVNÍ SÍTĚ V ODVĚTVÍ DOPRAVY

1) **Horizontální priority**

Inovační řízení a služby	Jednotné evropské nebe – SESAR
Inovační řízení a služby	Systémy telematických aplikací pro silnice, železnice, vnitrozemské vodní cesty a plavidla (ITS, ERTMS, RIS a VTMIS)
Inovační řízení a služby	Námořní přístavy, mořské dálnice a letiště hlavní sítě, bezpečná a chráněná infrastruktura
Nové technologie a inovace	Nové technologie a inovace v souladu s čl. 33 písm. a) až d) nařízení (EU) č. 1315/2013

2) **Koridory hlavní sítě**

Baltsko – jadranský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Gdynia – Katowice	železniceí	práce
Gdynia, Gdańsk	přístavy	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem
Warszawa – Katowice	železnice	práce
Wrocław – Poznań – Szczecin/Świnoujście	železnice	práce
Świnoujście, Szczecin	přístav	propojení přístavů
Bielsko-Biała – Žilina	silnice	práce
Katowice – Ostrava – Brno – Wien a Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	železnice	práce, zejména přeshraniční úseky Polsko-ČR, ČR-Rakousko, Polsko-Slovensko a Slovensko-Rakousko, trať Brno-Přerov; (další) rozvoj multimodálních platforem a propojení letišť se železnicí

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venezia – Ravenna	železnice	částečná výstavba nových tratí (semmeringský patní tunel a koralmská železniční trať) modernizace železnice; práce probíhají, (další) rozvoj multimodálních platforem; modernizace stávající dvoukolejné tratě Udine – Cervignano a Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	železnice	studie a práce na druhé trati
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	přístavy	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem

Severomořsko – baltský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Běloruská hranice – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburk

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Helsinki – Tallinn	přístavy, mořské dálnice	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem a jejich propojení, kapacita pro rozbíjení ledu, mořské dálnice
Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa	železnice	(podrobné) studie pro novou trať plně interoperabilní s rozchodem UIC; práce na nové trati budou zahájeny do roku 2020; modernizace a nová trať na území Polska propojení železnice s letišti/přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy, mořské dálnice
Ventspils – Rīga	železnice	modernizace, propojení přístavů, mořské dálnice
Klaipėda – Kaunas	železnice	modernizace, propojení přístavů, mořské dálnice
Kaunas – Vilnius	železnice	modernizace, propojení letišť, kombinované terminály železniční a silniční dopravy
Koridor Via Baltica	silnice	práce na přeshraničních úsecích (EE, LV, LT, PL)
Běloruská hranice – Warszawa – Poznań – německá hranice	železnice	práce na stávající trati, studie pro vysokorychlostní železnici

Polská hranice – Berlin – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	železnice	studie a modernizace několika úseků (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	železnice	studie a práce
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, západoněmecké průplavy, Rýn, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	vnitrozemské vodní cesty	studie, práce pro zlepšení splavnosti a modernizace vodních cest a zdymadel
Amsterodamská zdymadla a Amsterdam – Rijnkanaal	vnitrozemské vodní cesty	probíhají studie zdymadel; přístav: propojení (studie a práce, včetně modernizace zdymadla Beatrix)

Středomořský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – ukrajinská hranice

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Algeciras – Madrid	železnice	probíhají studie, práce mají být zahájeny do roku 2015 a dokončeny v roce 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	železnice	studie a práce
Madrid – Zaragoza –Barcelona	železnice	modernizace stávajících tratí (rozchod, odstavné koleje, platformy)
Valencia – Tarragona – Barcelona	železnice	výstavba mezi roky 2014–2020
Barcelona	přístav	propojení železnice s přístavem a letištěm
Barcelona – Perpignan	železnice	přeshraniční úsek, probíhají práce, nová trať má být dokončena do roku 2015, modernizace stávající trati (rozchod, odstavné koleje, platformy)
Perpignan – Montpellier	železnice	obchvat Nîmes – Montpellier bude v provozu v roce 2017, Montpellier – Perpignan v roce 2020
Lyon	železnice	odstranění úzkých míst na trati v Lyonu: studie a práce
Lyon – Avignon – Marseille	železnice	modernizace
Lyon – Torino	železnice	přeshraniční úsek, práce na patním tunelu; studie a práce na přístupových cestách
Milano – Brescia	železnice	částečně modernizace, částečně nová vysokorychlostní trať
Brescia – Venezia – Trieste	železnice	práce začnou do roku 2014 na několika úsecích v součinnosti s modernizací prováděnou v přesahujících úsecích jako v baltsko-jadranském koridoru
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce

Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	vnitrozemské přístavy	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem
Trieste – Divača	železnice	probíhají studie a částečná modernizace; přeshraniční úsek bude realizován až po roce 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	železnice	studie a modernizace / částečně nová trať
Rijeka – Zagreb – Budapest	železnice	studie a práce (včetně výstavby nové tratě a druhé tratě mezi Rijekou a maďarskou hranicí)
Rijeka	přístav	modernizace a rozvoj infrastruktury, rozvoj multimodálních platforem a propojení
Ljubljana – Zagreb	železnice	studie a práce
Lublaňský uzel	železnice	železniční uzel Lublaň, včetně multimodální platformy; propojení železnice s letištěm
Pragersko – Zalalövő	železnice	přeshraniční úsek: studie, práce budou zahájeny do roku 2020
Lendava – Letenye	silnice	přeshraniční úsek, modernizace
Boba – Székesfehérvár	železnice	modernizace
Budapešst– Miskolc – ukrajinská hranice	železnice	modernizace
Vásárosnamény – ukrajinská hranice	silnice	přeshraniční úsek, modernizace

Východní a východostředomořský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

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

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – turecká hranice

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Dresden – Praha	železnice	studie pro vysokorychlostní železnici
Praha	železnice	modernizace, obchvat pro nákladní dopravu, železniční spojení na letiště
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	vnitrozemské vodní cesty	studie Labe a Vltavy, práce na lepší splavnosti a modernizaci
Zdymadla v Děčíně	vnitrozemské vodní cesty	studie

Praha – Brno – Břeclav	železnice	modernizace, včetně železničního uzlu Brno a multimodální platformy
Břeclav – Bratislava	železnice	přeshraniční úsek, modernizace
Bratislava – Hegyeshalom	železnice	přeshraniční úsek, modernizace
Mosonmagyaróvár – slovenská hranice	silnice	modernizace přeshraničního úseku
Tata – Biatorbágy	železnice	modernizace
Budapest – Arad – Timișoara – Calafat	železnice	modernizace v Maďarsku téměř dokončena, v Rumunsku probíhá
Vidin – Sofia – Burgas/turecká hranice Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	železnice	studie a práce na trati Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; modernizace na trati Sofia – Burgas/turecká hranice
Vidin – Krajova	silnice	modernizace přeshraničního úseku
Thessaloniki, Igoumenitsa	přístav	modernizace a rozvoj infrastruktury, multimodální propojení
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	přístav, mořské dálnice	kapacita přístavu a multimodální propojení
Lemesos – Lefkosia	přístavy, multimodální platformy	modernizace modálního propojení včetně jižního dálničního obchvatu Lefkosie, studie a práce, systémy řízení provozu
Lefkosia – Larnaka	multimodální platformy	multimodální propojení a systémy telematických aplikací
Patra	přístav	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem
Athína – Patra	železnice	studie a práce, propojení přístavů

Skandinávsko-středomořský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Ruská hranice – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Hamina/Kotka – Helsinki	přístav, železnice	propojení přístavů, modernizace železnic, kapacita pro rozbíjení ledu
Helsinki	železnice	spojení letiště se železnicí
Ruská hranice – Helsinki	železnice	probíhají práce

Helsinki – Turku	železnice	modernizace
Turku/Naantali – Stockholm	přístavy, mořské dálnice	propojení přístavů, kapacita pro rozbíjení ledu
Stockholm – Malmö (severský trojúhelník)	železnice	probíhají práce na konkrétních úsecích
Trelleborg – Malmö – Göteborg – norská hranice	železnice, přístav, mořské dálnice	práce, propojení multimodálních platforem a přístavu s vnitrozemím
Fehmarn	železnice	probíhají studie, stavební práce na pevném spojení přes Fehmarnovu úžinu mají začít v roce 2015
København – Hamburg přes Fehmarn: přístupové cesty	železnice	dánské přístupové cesty mají být dokončeny do roku 2020, německé přístupové cesty mají být dokončeny ve dvou fázích: nejprve elektrifikace jednokolejné tratě a o sedm let později dokončení pevného spojení a dvoukolejné tratě
Rostock	přístavy, mořské dálnice	propojení přístavů se železnicí; nízkoemisní trajekty; kapacita pro rozbíjení ledu
Rostock – Berlin – Nürnberg	železnice	studie a modernizace
Hamburg/Bremen – Hannover	železnice	probíhají studie
Halle – Leipzig – Nürnberg	železnice	probíhají práce, které mají být dokončeny do roku 2017
München – Wörgl	železnice	přístup k Brennerskému patnímu tunelu a přeshraniční úsek: studie
Brennerský patní tunel	železnice	studie a práce
Fortezza – Verona	železnice	studie a práce
Napoli – Bari	železnice	studie a práce
Napoli – Reggio Calabria	železnice	modernizace
Verona – Bologna	železnice	probíhá modernizace
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	přístavy	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem
Messina – Catania – Augusta/Palermo	železnice	modernizace (zbývající úseky)
Palermo/Taranto – Valletta/Marsaxlokk	přístavy, mořské dálnice	propojení přístavů
Valletta – Marsaxlokk	přístav, letiště	modernizace modálního propojení včetně Marsaxlokk–Luqa–Valletta
Bologna – Ancona	železnice	modernizace

Rýnsko – alpský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Genova – Milano– Lugano – Basel

Genova –Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

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

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Genova	přístav	propojení přístavu
Genova – Milano/Novara – švýcarská hranice	železnice	studie; práce budou zahájeny do roku 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	vnitrozemské vodní cesty	práce za účelem lepší splavnosti
Karlsruhe – Basel	železnice	probíhají práce
Frankfurt – Mannheim	železnice	probíhají studie
Liège	železnice	spojení letiště se železnicí
Rotterdam – Zevenaar	železnice	probíhají studie, modernizace
Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	železnice	probíhají práce
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – německá hranice	železnice	modernizace

Atlantský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Vysokorychlostní železnice Sines/Lisboa – Madrid	železnice, přístavy	probíhají studie a práce, modernizace modálního propojení přístavů Sines/Lisabon
Vysokorychlostní železnice Porto – Lisbos	železnice	probíhají studie
Železniční spojení Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	železnice	přeshraniční: probíhají práce
Železniční spojení Bergara – San Sebastián – Bayonne	železnice	dokončení se očekává ve Španělsku do roku 2016 a ve Francii do roku 2020
Bayonne – Bordeaux	železnice	probíhá veřejná konzultace
Bordeaux – Tours	železnice	probíhají práce
Paris	železnice	jižní vysokorychlostní obchvat
Baudrecourt – Mannheim	železnice	modernizace
Baudrecourt – Strasbourg	železnice	probíhají práce, které mají být dokončeny v roce 2016
Le Havre – Paris	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Le Havre – Paris	železnice	studie, modernizace
Le Havre	přístav, železnice	studie a práce týkající se kapacity přístavů, mořských dálnic a propojení

Severomořsko – středomořský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Corcaigh/Cork – Baile Átha Cliath/Dublin – Belfast	železnice	studie a práce; propojovací vedení pro Baile Átha Cliath/Dublin (DART)
Belfast	přístav, multimodální spojení	modernizace
Glasgow – Edinburgh	železnice	modernizace
Manchester – Liverpool	železnice	modernizace a elektrifikace, včetně severního železničního uzlu
Birmingham – Reading – Southampton	železnice	modernizace nákladní tratě
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	přístavy, železnice	studie a práce týkající se kapacity přístavů, mořských dálnic a propojení
Dunkerque	přístav	další rozvoj multimodálních platforem a propojení
Calais – Paris	železnice	předběžné studie
Bruxelles/Brussel	železnice	studie a práce (severojižní spojení pro konvenční a vysokorychlostní soupravy)
Felixstowe – Midlands	železnice, přístav, multimodální platformy	modernizace železnic, propojení přístavů a multimodální platformy
Máza včetně projektu Maaswerken	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Albertův průplav / průplav Bocholt-Herentals	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Koridor Šelda – Rýn: zdymadla Volkerak a Kreekrak, zdymadla Krammer a Hansweert	vnitrozemské vodní cesty	zdymadla: probíhají studie
Terneuzen	námořní	zdymadla: probíhají studie; práce
Terneuzen – Gent	vnitrozemské vodní cesty	studie, modernizace
Zeebrugge	přístav	zdymadla: studie, propojení (studie a práce)

Antwerpen	námořní, přístav, železnice	zdymadla: probíhají studie; přístav: propojení (včetně přístupu k antverpskému přístavu druhou železniční tratí)
Rotterdam – Antwerpen	železnice	modernizace železniční nákladní trati
Průplav Seina – sever; Seina – Šelda	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce modernizace včetně přeshraničních a multimodálních spojení
Dunkerque – Lille	vnitrozemské vodní cesty	probíhají studie
Antwerpen, Bruxelles/Brussel, Charleroi	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Modernizace vodních cest ve Valonsku	vnitrozemské vodní cesty	studie, modernizace, intermodální spojení
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	železnice	probíhají práce
Antwerpen – Namur – lucemburská hranice – francouzská hranice	železnice	modernizace železniční nákladní tratě
Strasbourg – Mulhouse – Basel	železnice	modernizace
Železniční spojení Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rýn – Rhôna)	železnice	studie a práce
Lyon	železnice	východní obchvat: studie a práce
Průplav Savona – Mosela/Rýn	vnitrozemské vodní cesty	probíhají předběžné studie
Rhôna	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Přístav Marseille-Fos	přístav	propojení a multimodální terminály
Lyon – Avignon – přístav Marseille-Fos	železnice	modernizace

Rýnsko – dunajský

VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

PŘEDEM URČENÉ ÚSEKY VČETNĚ PROJEKTŮ:

Železniční spojení Strasbourg – Kehl Appenweier	železnice	práce na propojení s Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – München	železnice	probíhají studie a práce
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice ukrajinská hranice	železnice	přístavy, multimodální platformy
Zlín – Žilina	silnice	přeshraniční úsek:
München – Praha	železnice	studie a práce
Nürnberg – Praha	železnice	studie a práce

München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	železnice	probíhají studie a práce
Salzburg – Wels	železnice	studie
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	železnice	studie a práce
Železniční spojení Wels – Wien	železnice	dokončení se očekává do roku 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	železnice	studie vysokorychlostní železnice (včetně přizpůsobení spojení mezi těmito třemi městy)
Budapest – Arad	železnice	studie pro vysokorychlostní síť mezi Budapeští a Aradem
Komárom – Komárno	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce na přeshraničním mostu
Arad – Braşov – Bucureşti – Constanţa	železnice	modernizace konkrétních úseků; studie pro vysokorychlostní železnici
Mohan – Mohansko-dunajský průplav	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce na některých úsecích a úzkých místech; přístavy na vnitrozemských vodních cestách: multimodální propojení se železnicí
Slavonski Brod	přístav	studie a práce
Giurgiu, Galaţi	přístav	další rozvoj multimodálních platforem a propojení s vnitrozemím: studie a práce
Dunaj (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina)	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce na některých úsecích a úzkých místech; přístavy na vnitrozemských vodních cestách: multimodální propojení
Sáva	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce na některých úsecích a úzkých místech (včetně přeshraničního mostu)
Bucureşti – Dunajský průplav	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce
Constanţa	přístav, mořská dálnice	propojení přístavů, mořská dálnice (včetně služeb pro rozbíjení ledu)
Craiova – Bucureşti	železnice	studie a práce

3) **Další úseky hlavní sítě**

Sofia – hranice Bývalé jugoslávské republiky Makedonie	přeshraniční	železnice	probíhají studie
Sofia – srbská hranice	přeshraniční	železnice	probíhají studie
Timişoara – srbská hranice	přeshraniční	železnic	probíhají studie
Wrocław – Praha	přeshraniční	železnice	studie
Nowa Sól – Hradec Králové	přeshraniční	silnice	práce
Brno – rakouská hranice	přeshraniční	silnice	modernizace
Budapest – Zvolen	přeshraniční	silnice	modernizace
Budapest – srbská hranice	přeshraniční	železnice	studie
Botnický koridor: Luleå – Oulu	přeshraniční	železnice	studie a práce

Iași – moldavská hranice	přeshraniční	železnice	probíhají studie a práce
Suceava – ukrajinská hranice	přeshraniční	železnice	studie a práce
Prioritní projekty definované v příloze III rozhodnutí č. 661/2010/EU (nová vysokokapacitní trať Praha – Linz: ústřední trans-pyrenejský přejezd, „Železný Rýn“ (Rheidt – Antverpy))	přeshraniční	železnice	probíhají studie
Târgu Neamț – Ungheni	přeshraniční	silnice	modernizace
Marijampolė – Kybartai (litevsko-ruská hranice)	přeshraniční	silnice	modernizace
Vilnius – litevsko-běloruská hranice	přeshraniční	silnice	modernizace
Ioannina – Kakavia (řecko-albánská hranice)	přeshraniční	silnice	studie
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (hranice Řecko/Bývalá jugoslávská republika Makedonie)	přeshraniční	silnice	modernizace
Serres – Promahonas – řecko-bulharská hranice	přeshraniční	silnice	probíhají práce
Alexandroupoli – Kipoi (řecko-turecká hranice)	přeshraniční	silnice	studie a práce
Dubrovnik – hranice Chorvatsko/Černá Hora)	přeshraniční	silnice	práce
Kędzierzyn-Koźle – Chałupki - hranice	přeshraniční	železnice	práce
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	úzké místo	železnice, mořské dálnice	probíhají práce (včetně přístavů a multimodálních platforem)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	úzké místo	železnice	studie
Železnice Egnatia	úzké místo	železnice	probíhají studie
Sundsvall – Umeå – Luleå	úzké místo	železnice	studie a práce
Zagreb – srbská hranice	úzké místo	železnice	studie a práce
A Coruña – Madrid (vysokorychlostní osobní doprava)	úzké místo	železnice	probíhají práce
Stockholm – Gävle – Sundsvall	jiná hlavní síť	železnice	práce
Mjölby – Hallsberg – Gävle	jiná hlavní síť	železnice	práce
Botnický záliv – Kiruna – norská hranice	jiná hlavní síť	železnice	studie a práce
Milford Haven – Swansea – Cardiff	jiná hlavní síť	železnice	modernizace
Železniční spojení Sionainn/Shannon Faing/Foynes – Gabhal Luimnigh/Limerick junction	jiná hlavní síť	železnice	studie
High Speed 2	jiná hlavní síť	železnice	studie a práce na vysokorychlostní trati London – Midlands

Ukrajinská hranice – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	jiná hlavní síť	železnice	práce
Rīga – rusko-běloruská hranice	jiná hlavní síť	železnice	modernizace
Vilnius – běloruská hranice	jiná hlavní síť	železnice	modernizace, přípojka na letiště
Kybartai – Kaunas	jiná hlavní síť	železnice	modernizace
Tallinn – Tartu – Koidula – ruská hranice	jiná hlavní síť	železnice	modernizace
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	jiná hlavní síť	železnice	studie pro vysokorychlostní železnici
Bordeaux – Toulouse	jiná hlavní síť	železnice	studie pro vysokorychlostní železnici
Helsinki – Oulu	jiná hlavní síť	železnice	modernizace úseků
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	jiná hlavní síť	železnice	studie a práce
Brunsbüttel – Kiel (průplav Nord-Ostsee)	jiná hlavní síť	vnitrozemské vodní cesty	optimalizace navigačního stavu
Cardiff – Bristol – London	jiná hlavní síť	železnice	modernizace včetně projektu Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej– Suceava – Paşcani – Iaşi	jiná hlavní síť	železnice	studie a práce
Bucureşti – Buzău	jiná hlavní síť	železnice	modernizace a oprava železniční infrastruktury a napojení na vnitrozemí
Porúří – Münster – Osnabrück – Hamburg	jiná hlavní síť	železnice	modernizace úseku Münster – Lünen (dvoukolejná trať)
Nantes – Tours – Lyon	jiná hlavní síť	železnice	studie a práce
Ploieşti – Suceava	jiná hlavní síť	železnice	studie
Heraklion	jiná hlavní síť	letiště, kombinované přepravní systémy a infrastruktura	studie a stavební práce, modernizace a rozvoj infrastruktury, multimodální propojení
Huelva – Sevilla	jiná hlavní síť	železnice	probíhají práce
Fredericia – Frederikshavn	jiná hlavní síť	železnice	modernizace včetně elektrifikace
Barcelona – Valencia – Livorno	jiná hlavní síť	mořské dálnice	modernizace

ČÁST II

SEZNAM PRIORITNÍCH KORIDORŮ A OBLASTÍ INFRASTRUKTURY V ODVĚTVÍ ENERGETIKY

1. **Prioritní koridory pro přenos elektřiny**

1) Mořská síť v oblasti Severního moře („NSOG“): rozvoj integrované soustavy pro výrobu elektřiny a s ní spojeného propojovacího vedení na otevřeném moři v oblasti Severního moře, Irského moře, Lamanšského průlivu, Baltského moře a sousedních vod za účelem přenosu elektřiny z obnovitelných zdrojů energie na moři do míst spotřeby a skladování a zvyšování přeshraniční výměny elektrické energie.

Dotčené členské státy: Belgie, Dánsko, Francie, Irsko, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Spojené království, Švédsko.

2) Severojižní propojení elektrických sítí v západní Evropě („NSI West Electricity“): propojení mezi členskými státy v regionu a s oblastí Středomoří, včetně Iberského poloostrova, a to zejména za účelem integrace elektřiny z obnovitelných zdrojů energie a posílení vnitřních infrastruktur distribuční soustavy s cílem podpořit integraci trhu v tomto regionu.

Dotčené členské státy: Belgie, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko, Spojené království, Španělsko.

3) Severojižní propojení elektrických sítí ve střední, východní a jihovýchodní Evropě („NSI East Electricity“): propojení a vnitřní vedení v severojižním a východozápadním směru s cílem dotvořit vnitřní trh a integrovat výrobu energie z obnovitelných zdrojů.

Dotčené členské státy: Bulharsko, Česká republika, Chorvatsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko.

4) Plán propojení pobaltského trhu s elektrickou energií („BEMIP Electricity“): propojení mezi členskými státy v oblasti Baltského moře a posílení vnitřních infrastruktur distribuční soustavy s cílem ukončit izolaci pobaltských států a podpořit integraci trhu, mimo jiné i prostřednictvím snahy o začlenění energie z obnovitelných zdrojů v tomto regionu.

Dotčené členské státy: Dánsko, Estonsko, Finsko, Litva, Lotyšsko, Německo, Polsko a Švédsko.

2. **Prioritní koridory pro přepravu zemního plynu**

1) Severojižní propojení plynárenských sítí v západní Evropě („NSI West Gas“): plynárenská infrastruktura pro severojižní toky zemního plynu v západní Evropě s cílem dále diverzifikovat trasy dodávek a zvýšit krátkodobou dosažitelnost zemního plynu.

Dotčené členské státy: Belgie, Dánsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Spojené království, Španělsko.

2) Severojižní propojení plynárenských sítí ve střední, východní a jihovýchodní Evropě („NSI East Gas“): plynárenská infrastruktura pro regionální propojení oblasti a Baltského moře, Jadranu, Egejského moře, Černého moře a východního Středomoří a uvnitř těchto oblastí a pro posílení diverzifikace a bezpečnosti dodávek zemního plynu.

Dotčené členské státy: Bulharsko, Česká republika, Chorvatsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko.

3) Jižní koridor pro přepravu zemního plynu („SGC“): infrastruktura pro přepravu plynu od Kaspického moře, ze Střední Asie, Blízkého východu a východního Středomoří do Unie s cílem zvýšit diverzifikaci dodávek zemního plynu.

Dotčené členské státy: Bulharsko, Česká republika, Francie, Chorvatsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko;

4) Plán propojení pobaltského trhu s energií ze zemního plynu („BEMIP Gas“): plynárenská infrastruktura, jejímž cílem je ukončit izolaci tří pobaltských států a Finska a jejich závislost na jediném dodavateli, s cílem posílit vnitřní infrastruktury distribuční soustavy a zvýšit diverzifikaci a bezpečnost dodávek v oblasti Baltského moře.

Dotčené členské státy: Dánsko, Estonsko, Finsko, Litva, Lotyšsko, Německo, Polsko a Švédsko.

3. **Prioritní tematické oblasti**

1) Zavádění inteligentních sítí: zavedení technologií inteligentních sítí v celé Unii s cílem efektivně začlenit chování a akce všech uživatelů připojených k elektrické síti, zejména výrobu velkého množství elektřiny z obnovitelných nebo distribuovaných zdrojů energie a reakci spotřebitelů z hlediska poptávky.

Dotčené členské státy: všechny.

2) Elektrické dálnice: první elektrické dálnice do roku 2020 s cílem vytvořit systém elektrických dálnic v celé Unii, které budou schopné:

a) přizpůsobit se stále větším přebytkům z výroby větrné energie v Severním a Baltském moři a v jejich okolí a narůstající výrobě energie z obnovitelných zdrojů ve východní a jižní Evropě a rovněž v severní Africe;

b) spojovat tato nová výrobní centra s hlavními skladovacími kapacitami v severských zemích, v Alpách a jiných regionech s hlavními středisky spotřeby, a

c) vyrovnat se se stále rozrůzněnějšími a decentralizovanějšími dodávkami elektřiny a pružnější poptávkou po ní.

Dotčené členské státy: všechny.

3) Přeshraniční síť pro přepravu oxidu uhličitého: rozvoj přepravní infrastruktury oxidu uhličitého mezi členskými státy a sousedními třetími zeměmi s ohledem na rozvoj zachycování a ukládání oxidu uhličitého.

Dotčené členské státy: všechny.

ČÁST III

PODMÍNKY A POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE FINANČNÍCH NÁSTROJŮ

Cíl a účel

Cílem finančních nástrojů v rámci Nástroje pro propojení Evropy je usnadnit přístup projektů v oblasti infrastruktury k projektovému a podnikovému financování tím, že bude jako páky využito financování Unií.

Finanční nástroje přispívají k financování projektů společného zájmu s jasnou evropskou přidanou hodnotou a usnadňují intenzivnější zapojení soukromého sektoru do dlouhodobého financování těchto projektů v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky včetně širokopásmových sítí.

Finanční nástroje jsou určeny pro projekty s potřebou střednědobého až dlouhodobého financování a přinášejí větší výhody, pokud jde o dopad na trh, správní účinnost a využívání zdrojů.

Zúčastněným stranám z oblasti infrastruktury, jako jsou finančníci, veřejné orgány, správci infrastruktury, stavební společnosti a provozovatelé, poskytují tyto nástroje soudržný a tržně orientovaný soubor nástrojů v oblasti finanční pomoci Unie.

Finanční nástroje se skládají z:

a) nástroje pro půjčky a záruky, jejichž poskytnutí je usnadněno nástroji pro sdílení rizik, včetně mechanismů úvěrového posílení k projektovým dluhopisům (dále jen „dluhový nástroj“) a

b) nástroje pro kapitál (dále jen „kapitálový nástroj“),

které napomáhají překonávat tržní omezení zlepšením financování nebo rizikových profilů investic do infrastruktury. To následně usnadňuje přístup podniků a dalších příjemců k půjčkám, zárukám, kapitálu a jiným formám soukromého financování.

Před dokončením koncepce dluhového a kapitálového nástroje provede Komise v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012 hodnocení *ex ante*. Při tomto hodnocení se tam, kde je to vhodné, použijí hodnocení stávajících srovnatelných finančních nástrojů.

I. **Dluhový nástroj**

1. *Obecná ustanovení*

Cílem dluhového nástroje je přispívat k překonávání nedostatků evropských kapitálových trhů s dluhovými nástroji poskytnutím sdílení rizika při dluhovém financování. Dluhové financování poskytují pověřené subjekty nebo účelové investiční jednotky ve formě prioritního nebo podřízeného dluhu nebo záruk.

Dluhový nástroj je složen z nástroje pro sdílení rizika pro půjčky a záruky a z iniciativy projektových dluhopisů. Navrhovatelé projektů mohou navíc usilovat o kapitálové financování v rámci kapitálového nástroje.

a) Nástroj pro sdílení rizika pro půjčky a záruky

Nástroj pro sdílení rizika pro půjčky a záruky slouží k vytváření další kapacity v oblasti rizika u pověřených subjektů. To umožňuje pověřeným subjektům, aby poskytovaly dlouhodobé a krátkodobé podřízené a prioritní dluhové nástroje projektům a podnikům s cílem usnadnit navrhovatelům projektů přístup k bankovnímu financování. Jedná-li se o podřízené dluhové financování, má stupeň priority nižší než prioritní dluh, ale vyšší než kapitál a příslušné financování související s kapitálem.

Krátkodobé podřízené dluhové financování nesmí přesáhnout 30 % celkového objemu emitovaného prioritního dluhu.

Prioritní dluhové financování poskytnuté v rámci dluhového nástroje nesmí přesáhnout 50 % úhrnného objemu celkového prioritního dluhového financování, které pověřený subjekt nebo účelová investiční jednotka poskytly.

b) Iniciativa projektových dluhopisů

Nástroj pro sdílení rizika pro projektové dluhopisy má podobu podřízeného dluhového financování pro usnadnění financování pro projektové společnosti vydávající prioritní dluh ve formě dluhopisů. Cílem tohoto nástroje úvěrového posílení je napomoci tomu, aby prioritní dluh dosáhl úvěrového ratingu na úrovni investičního stupně.

Má stupeň priority nižší než prioritní dluh, ale vyšší než kapitál a financování související s kapitálem.

Podřízené dluhové financování nesmí přesáhnout 30 % celkového objemu emitovaného prioritního dluhu.

2. *Finanční parametry a pákový efekt*

Parametry pro sdílení rizika a výnosů se stanoví tak, aby bylo možno dosáhnout konkrétních cílů politiky, včetně zaměření se na konkrétní kategorie projektů, přičemž se zachová tržně orientovaný přístup dluhového nástroje.

Očekávaný pákový efekt dluhového nástroje — vymezený jako podíl příspěvku Unie na celkovém financování (tj. příspěvku Unie plus příspěvků z dalších finančních zdrojů) — je očekáván v rozmezí od 6 do 15 v závislosti na druhu daných operací (úroveň rizika, cíloví příjemci a příslušné dluhové financování).

3. *Kombinace s dalšími zdroji financování*

Financování z dluhového nástroje lze při dodržení pravidel stanovených v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 a příslušného právního základu kombinovat z dalšími níže uvedenými samostatnými rozpočtovými příspěvky:

a) z jiných částí Nástroje pro propojení Evropy;

b) z jiných nástrojů, programů a rozpočtových položek v rozpočtu Unie;

c) od členských států, včetně regionálních a místních orgánů, které si přejí přispět z vlastních zdrojů nebo ze zdrojů, jež jsou k dispozici z fondů v rámci politiky soudržnosti, aniž se změní povaha nástroje.

4. *Provádění*

Pověřené subjekty

Pověřené subjekty se vybírají v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

Provádění formou nepřímého řízení může probíhat prostřednictvím přímých zmocnění udělovaných pověřeným subjektům. U nástrojů, na které se vztahují přímá zmocnění (tj. forma nepřímého řízení), pověřené subjekty spravují příspěvek Unie k dluhovému nástroji a jsou partnery pro sdílení rizika.

Pro sdružení příspěvků od mnoha investorů lze navíc vytvořit účelové investiční jednotky. Příspěvek Unie může být podřízen příspěvkům dalších investorů.

Navrhování a provádění

Navrhování musí být v souladu s obecnými ustanoveními pro finanční nástroje stanovenými v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Podrobné podmínky pro provádění dluhového nástroje včetně sledování a kontroly se stanoví v dohodě mezi Komisí a příslušným pověřeným subjektem, v níž se zohlední ustanovení této přílohy a v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Svěřenský účet

Pověřený subjekt zřídí ke správě příspěvku Unie a příjmů z něho plynoucích svěřenský účet.

5. *Použití příspěvku Unie*

Příspěvek Unie se použije na:

a) zajištění rizika;

b) pokrytí dohodnutých poplatků a nákladů souvisejících s vytvořením a řízením dluhového nástroje, včetně jeho vyhodnocení a podpůrných opatření, které byly stanoveny v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012 a tržní praxí. Na základě metodiky dohodnuté mezi Komisí a pověřenými subjekty, která je založena na nákladech, nesmějí poplatky související se správou a výkonem, které se mají vyplácet pověřenému subjektu, přesáhnout v případě správy 2 % a v případě výkonnostních poplatků 3 % příspěvku Unie skutečně použitého pro jednotlivé operace;

c) přímo související podpůrná opatření.

6. *Stanovení cen, sdílení rizik a výnosů*

Za dluhový nástroj je stanovena cena, která má být účtována příjemci, v souladu s příslušnými pravidly a kritérii pro pověřené subjekty nebo účelové investiční jednotky a v souladu s osvědčenými tržními postupy.

Pokud jde o přímá zmocnění pověřených subjektů, model sdílení rizika se odrazí v odpovídajícím sdílení rizikové odměny, kterou pověřený subjekt účtuje svým dlužníkům, mezi Unií a pověřeným subjektem.

Pokud jde o účelové investiční jednotky, model sdílení rizika se odrazí v odpovídajícím sdílení rizikové odměny, kterou účelová investiční jednotka účtuje svým dlužníkům, mezi Unií a ostatními investory.

Bez ohledu na zvolený model sdílení rizika sdílí pověřený subjekt vždy část definovaného rizika a vždy nese celou tranši zbytkového rizika.

Maximální riziko kryté z rozpočtu Unie nepřesáhne 50 % rizika cílového dluhového portfolia v rámci dluhového nástroje. Maximální 50 % strop podstoupeného rizika se použije na cílovou velikost účelových investičních jednotek.

7. *Podávání žádostí a schvalování*

Žádosti se zasílají pověřenému subjektu nebo účelové investiční jednotce v souladu se standardními postupy pro podávání žádostí. Pověřené subjekty a účelové investiční jednotky projekty schvalují v souladu se svými vnitřními postupy.

8. *Doba trvání dluhového nástroje*

Poslední tranši příspěvku Unie k dluhovému nástroji přidělí Komise na závazek do 31. prosince 2020. Skutečné schválení dluhového financování ze strany pověřených subjektů nebo účelových investičních jednotek musí být dokončeno do 31. prosince 2022.

9. *Skončení platnosti*

Příspěvek Unie přidělený na dluhový nástroj musí být vrácen na příslušný svěřenský účet v okamžiku, kdy doba dluhového financování uplyne nebo kdy je splaceno. Na svěřenském účtu se udržují finanční prostředky dostatečné k pokrytí poplatků nebo rizik souvisejících s dluhovým nástrojem až do jeho zániku.

10. *Podávání zpráv*

Postupy podávání zpráv o provádění dluhového nástroje musí být obsaženy v dohodě mezi Komisí a pověřeným subjektem v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

Komise navíc za podpory pověřených subjektů podává každoročně až do roku 2023 Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění nástroje, o převažujících tržních podmínkách pro jeho použití, aktualizovaných projektech a seznamu projektů, včetně informací o projektech v různých fázích postupu při dodržení důvěrnosti a citlivé povahy informací o trhu, v souladu s čl. 140 odst. 8 nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

11. *Sledování, kontrola a hodnocení*

Komise sleduje provádění dluhového nástroje, včetně případně prostřednictvím kontrol na místě, a provádí ověřování a kontroly v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

12. *Podpůrná opatření*

Provádění dluhového nástroje může být podpořeno souborem doprovodných opatření. Tato mohou mimo jiné zahrnovat technickou a finanční pomoc, opatření na zvyšování informovanosti poskytovatelů kapitálu a programy přitahující soukromé investory.

Evropská investiční banka poskytne na žádost Evropské komise nebo dotčených členských států technickou pomoc projektům společného zájmu, včetně jejich finančního uspořádání, a to i projektům, které směřují k realizaci koridorů hlavní sítě uvedených v části I. Součástí této technické pomoci je i podpora správních orgánů při rozvoji odpovídající institucionální kapacity.

II. **Kapitálový nástroj**

1. *Obecná ustanovení*

Cílem kapitálového nástroje je přispívat k překonávání nedostatků evropských kapitálových trhů poskytováním kapitálových a kvazikapitálových investic.

Maximální výše příspěvku Unie je omezena takto:

— 33 % cílového objemu kapitálového fondu nebo

— spoluinvestování Unie do projektu nepřesáhne 30 % celkového kapitálu podniku.

Navrhovatelé projektů mohou navíc usilovat o dluhové financování v rámci dluhového nástroje.

2. *Finanční parametry a pákový efekt*

Investiční parametry se stanoví tak, aby bylo možno dosáhnout konkrétních cílů politiky, včetně zaměření se na konkrétní kategorie projektů infrastruktury, přičemž se zachová tržně orientovaný přístup tohoto nástroje.

Očekávaný pákový efekt kapitálového nástroje — vymezený jako podíl příspěvku Unie na celkovém financování (tj. příspěvku Unie plus všech příspěvků od dalších investorů)— je očekáván průměrně v rozmezí od 5 do 10 v závislosti na zvláštnostech trhu.

3. *Kombinace s dalšími zdroji financování*

Financování z kapitálového nástroje lze při dodržení pravidel nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 a příslušného právního základu kombinovat z dalšími níže uvedenými samostatnými rozpočtovými příspěvky:

a) z jiných částí Nástroje pro propojení Evropy;

b) z jiných nástrojů, programů a rozpočtových položek v rozpočtu Unie; a

c) od členských států, včetně regionálních a místních orgánů, které si přejí přispět z vlastních zdrojů nebo ze zdrojů, jež jsou k dispozici z fondů v rámci politiky soudržnosti, aniž se změní povaha nástroje.

4. *Provádění*

Pověřené subjekty

Pověřené subjekty se vybírají v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

Provádění formou nepřímého řízení může probíhat prostřednictvím přímých zmocnění udělovaných pověřeným subjektům. U nástrojů, na která se vztahují přímá zmocnění (tj. forma nepřímého řízení), pověřené subjekty spravují příspěvek Unie ke kapitálovému nástroji.

Pro sdružení příspěvků od mnoha investorů lze navíc vytvořit účelové investiční jednotky. Příspěvek Unie může být podřízen příspěvkům dalších investorů.

Pro dosažení konkrétních cílů politiky může být příspěvek Unie v řádně odůvodněných případech poskytován pověřených subjektem na konkrétní projekt formou spoluinvestování.

Navrhování a provádění

Navrhování musí být v souladu s obecnými ustanoveními pro finanční nástroje stanovenými v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Podrobné podmínky pro provádění kapitálového nástroje včetně jeho sledování a kontroly se stanoví v dohodě mezi Komisí a příslušným pověřeným subjektem, v níž se zohlední ustanovení této přílohy a v nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

Svěřenský účet

Pověřený subjekt zřídí ke správě příspěvku Unie a příjmů z něho plynoucích svěřenský účet.

5. *Použití příspěvku Unie*

Příspěvek Unie se použije na:

a) kapitálovou účast;

b) pokrytí dohodnutých poplatků a nákladů souvisejících s vytvořením a řízením kapitálového nástroje, včetně jeho vyhodnocení, které byly stanoveny v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012 a tržní praxí; a

c) přímo související podpůrná opatření.

6. *Stanovení cen, sdílení rizik a výnosů*

Kapitálová odměna zahrnuje složky obvyklé návratnosti pro kapitálové investory a závisí na výsledcích podkladových investic.

7. *Podávání žádostí a schvalování*

Žádosti se zasílají pověřenému subjektu nebo účelové investiční jednotce v souladu se standardními postupy pro podávání žádostí. Pověřené subjekty a účelové investiční jednotky projekty schvalují v souladu se svými vnitřními postupy.

8. *Doba trvání kapitálového nástroje*

Poslední tranši příspěvku Unie ke kapitálovému nástroji přidělí Komise na závazek do 31. prosince 2020. Skutečné schválení kapitálových investic ze strany pověřených subjektů nebo účelových investičních jednotek musí být dokončeno do 31. prosince 2022.

9. *Skončení platnosti*

Příspěvek Unie přidělený na kapitálový nástroj musí být vrácen na příslušný svěřenský účet v okamžiku, kdy jsou investice ukončeny nebo jinak splatné. Na svěřenském účtu se udržují finanční prostředky dostatečné k pokrytí poplatků nebo rizik souvisejících s kapitálovým nástrojem až do jeho zániku.

10. *Podávání zpráv*

Postupy podávání zpráv o provádění kapitálového nástroje musí být obsaženy v dohodě mezi Komisí a pověřeným subjektem v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

Komise navíc za podpory pověřených subjektů podává každoročně až do roku 2023 Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění nástroje v souladu s čl. 140 odst. 8 nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

11. *Sledování, kontrola a hodnocení*

Komise sleduje provádění kapitálového nástroje, včetně případně prostřednictvím kontrol na místě, a provádí ověřování a kontroly v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 966/2012.

12. *Podpůrná opatření*

Provádění kapitálového nástroje může být podpořeno souborem doprovodných opatření. Tato opatření mohou mimo jiné zahrnovat technickou a finanční pomoc, opatření na zvyšování informovanosti poskytovatelů kapitálu a programy přitahující soukromé investory.

ČÁST IV

ORIENTAČNÍ PROCENTNÍ PODÍLY U KONKRÉTNÍCH CÍLŮ V OBLASTI DOPRAVY

Rozpočtové zdroje uvedené v čl. 5 odst. 1 písm. a) s výjimkou zdrojů přidělených na podpůrná opatření programu se přidělí na konkrétní cíle v oblasti dopravy uvedené v čl. 4 odst. 2 takto:

a) odstranění úzkých míst, zlepšení interoperability železnic, doplnění chybějících spojení a zejména zlepšování přeshraničních úseků – 80 %;

b) zajištění dlouhodobě udržitelných a účinných dopravních systémů v rámci přípravy na očekávané budoucí dopravní toky, jakož i umožnění snížení emisí uhlíku u všech druhů dopravy prostřednictvím přechodu na inovativní nízkouhlíkové a energeticky účinné dopravní technologie při současné optimalizaci bezpečnosti – 5 %;

c) optimalizace integrace a propojení druhů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb při zajištění dostupnosti dopravních infrastruktur a zohlednění stropu pro palubní složky SESAR, RIS, VTMIS a ITS pro odvětví silniční dopravy uvedené v čl. 10 odst. 2 písm. b) bodě vi) – 15 %.

Částka 11 305 500 000 EUR převedená z Fondu soudržnosti se vynaloží výhradně na projekty, které směřují k realizaci hlavní sítě, nebo na projekty a horizontální priority uvedené v části I této přílohy.

ČÁST V

SEZNAM OBECNÝCH SMĚRŮ, KTERÉ JE TŘEBA ZOHLEDNIT PŘI STANOVOVÁNÍ KRITÉRIÍ PRO UDĚLENÍ

Při stanovování kritérií pro udělení v souladu s čl. 17 odst. 5 se zohlední alespoň tyto obecné směry:

a) připravenost opatření z hlediska vývoje projektu;

b) racionalitu navrhovaného prováděcího plánu;

c) případný stimulační účinek podpory Unie na veřejné a soukromé investice;

d) nutnost překonat finanční překážky, jako je nedostatek finančních prostředků tržního původu;

e) případný hospodářský a sociální dopad, dopad z hlediska klimatu a životního prostředí a dostupnost;

f) případný přeshraniční rozměr.

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA

SEZNAM POČÁTEČNÍCH KORIDORŮ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

	Členské státy	Hlavní trasy (1)	Zřízení koridorů pro nákladní dopravu
„Rýnsko-alpský“	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basiel]-Milano- Genua	do 10. listopadu 2013
„Severomořsko-středomořský“	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	do 10. listopadu 2013
„Skandinávsko-středomořský“	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	do 10. listopadu 2015
„Atlantský“	PT, ES, FR, DE (+)	Sines – Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastián-Irún-Bordeaux-Paris/Le Havre/Matz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines – Elvas/Algeciras	do 10. listopadu 2013
„Baltsko-jadranský“	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Świnoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Víden/Celovec-Udine–Venezia/Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	do 10. listopadu 2015
„Středomořský“	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencie/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turino-Milano-Verona-Padova/Venezie-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapešť Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapešť-Zahony (maďarsko-ukrajinská hranice)	do 10. listopadu 2013
„Východní a východostředomořský“	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (bulharsko-turecká hranice)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patra (*)	do 10. listopadu 2013
„Severomořsko-baltský“ (*)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/Amsterdam (+)/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warszawa-Terespol (polsko-běloruská hranice)/Kaunas-Rīga (*)-Tallinn (*)	do 10. listopadu 2015

	Členské státy	Hlavní trasy [1]	Zřízení koridorů pro nákladní dopravu
„Rýnsko-dunajský“ [‡]	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Norimberk-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova- Bucureşti-Constanţa Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	do 10. listopadu 2020

[1] Lomítkem „/“ jsou naznačeny alternativní trasy. V souladu s prioritními projekty TEN-T by atlantský a středomořský koridor měl být v budoucnu doplněn nákladní železniční tratí Sines/Algésiras-Madrid-Paris, která projíždí přes střední Pyreneje nízko položeným tunelem.

[+] Trasy označené znakem + se zařadí do příslušných koridorů nejpozději do tří let od data zřízení uvedeného v této tabulce. Stávající struktury uvedené v článku 8 a čl. 13 odst. 1 tohoto nařízení se upraví v souvislosti se zapojením dalších členských států a provozovatelů infrastruktur do příslušných koridorů. Tato zařazení budou vycházet ze studií trhu a zohlední aspekty stávající osobní a nákladní dopravy v souladu s čl. 14 odst. 3 tohoto nařízení.

(*) Trasy označené znakem * se zařadí do příslušných koridorů nejpozději do pěti let od data zřízení uvedeného v této tabulce. Stávající struktury uvedené v článku 8 a čl. 13 odst. 1 tohoto nařízení se upraví v souvislosti se zapojením dalších členských států a provozovatelů infrastruktur do příslušných koridorů. Tato zařazení budou vycházet ze studií trhu a zohlední aspekt související se stávající osobní a nákladní dopravou v souladu s čl. 14 odst. 3 tohoto nařízení.

[ˆ] Do vybudování tratě Rail Baltica s nominálním rozchodem kolejí 1 435 mm se při zřízení a provozování tohoto koridoru zohlední specifické rysy jednotlivých systémů rozchodu kolejí.

[‡] Zřízení tohoto koridoru bude vycházet ze studií trhu a zohlední aspekty související se stávající osobní a nákladní dopravou v souladu s čl. 14 odst. 3 tohoto nařízení. Úsek „Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha“ se zřídí do 10. listopadu 2013.“