

ZAŁĄCZNIK

1. BUDŻET

1.1. Linie budżetowe

- 06020101: Usuwanie wąskich gardeł, zwiększeniem interoperacyjności kolei, oraz, w szczególności, poprawą odcinków transgranicznych
- 06020102 - Zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym;
- 06020104 - Instrument „Łącząc Europę” — alokacja Funduszu Spójności:

1.2. Środki budżetowe

Łączna indykatywna kwota wsparcia finansowego przyznana na 2016 r. na podstawie niniejszego programu na projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu wyniesie 440 milionów EUR, z czego:

- 150 milionów EUR w linii budżetowej 06020101
- 40 milionów EUR w linii budżetowej 06020102
- 250 milionów EUR w linii budżetowej 06020104

Harmonogram naboru wniosków oraz indykatywne kwoty dostępne w ramach poszczególnych priorytetów opisano w sekcji 5.

Niniejszy program prac nie wyklucza możliwości przyjęcia rocznego programu prac w 2016 r z budżetem uzupełniającym.

2. CELE FINANSOWANIA

Niniejszy Program ustanawia podstawy dla alokacji wsparcia finansowego na projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu – nie objęte wieloletnimi programami prac.

Dlatego też, oraz zgodnie z elementami infrastruktury i wymogami określonymi w Wytycznych dla sieci TEN-T, program ten pozwala na osiągnięcie celów w dziedzinie pasażerskiego i towarowego transportu lądowego, powietrznego i wodnego, jak również multimodalnego.

Niniejszy program prac jest przygotowany według następujących priorytetów wsparcia zgodnych z Rozporządzeniem w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”, jak opisano w akcie delegowanym z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie priorytetów finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”:

- 2.1 Priorytety wsparcia dla celu usuwanie wąskich gardeł, poprawa interoperacyjności kolei, uzupełnianie brakujących odcinków, w szczególności poprawa odcinków transgranicznych;
- 2.2 Priorytety wsparcia dla celu zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym mając na względzie przygotowanie się na oczekiwane przyszłe przepływy transportowe, jak również pozwalając by wszystkie rodzaje transportu były dekarbonizowane poprzez przejście na innowacyjne niskoemisyjne i efektywne energetycznie technologie, przy jednoczesnej optymalizacji bezpieczeństwa.

W przypadku tych projektów, w zakresie celów i priorytetów globalnych i ogólnych określonych w niniejszym programie prac, możliwe jest opracowanie bardziej szczegółowych celów w ogłoszeniach o naborze wniosków.

3. CELE I PRIORYTETY

3.1. Priorytety w zakresie usuwania wąskich gardeł, poprawy interoperacyjności kolei, uzupełniania brakujących odcinków, w szczególności poprawy odcinków transgranicznych

3.1.1. Projekty dotyczące kolei, dróg wodnych śródlądowych i projektów drogowych na sieci bazowej, w tym połączenia z portami śródlądowymi i morskimi oraz lotniskami (Priorytet dostępny tylko dla państw członkowskich objętych Funduszem Spójności)

Cele ogólne

Niniejszy priorytet obejmuje wszystkie projekty dotyczące infrastruktury transportowej (prace studyjne i roboty) mające na celu wdrożenie sieci bazowej, które nie są objęte wstępnie zdefiniowanymi odcinkami i projektami określonymi w Części I Załącznika I rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Priorytet ten ma także na celu zwiększenie wykorzystania prywatnego finansowania projektów dotyczących transeuropejskiej infrastruktury transportowej jako alternatywę i uzupełnienie tradycyjnego finansowania za pomocą dotacji. Ma on także na celu uzupełnianie luk w finansowaniu w przypadku inwestycji strategicznych, w szczególności w zakresie priorytetów sieci TEN-T takich jak projekty dotyczące kolei i śródlądowych szlaków wodnych lub złożonych paneuropejskich projektów zakładających wdrożenie standardów i norm obowiązujących w całej UE (takich jak SESAR i ERTMS). Priorytet ten wspierać będzie rozwój sieci większych ustrukturyzowanych projektów wykorzystujących partnerstwa publiczno-prywatne (PPP) lub inne modele finansowania projektów.

Cele szczegółowe

W szczególności priorytet ten obejmuje:

- Projekty transgraniczne w zakresie kolei, śródlądowych szlaków wodnych i dróg;
- Usuwanie wąskich gardeł w przypadku kolei, żeglugi śródlądowej i sieci drogowych w przypadku państw członkowskich nie mających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego lub jego części, gdzie występuje sieć odizolowana, bez kolejowego transportu towarowego na długich dystansach i infrastruktury morskiej;
- Inne projekty infrastrukturalne dotyczące kolei, dróg wodnych śródlądowych na sieci bazowej, w tym połączenia z śródlądowymi i morskimi portami oraz lotniskami;
- Skoordynowany rozwój i zarządzanie w przypadku kolei, jak również sieci drogowych w przypadku państw członkowskich nie mających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego lub jego części, gdzie występuje sieć odizolowana, bez kolejowego transportu towarowego na długich dystansach i infrastruktury żeglugi śródlądowej;
- Studia techniczne, prawne, finansowe i studia wykonalności pozwalające na ocenę potencjału partnerstw publiczno-prywatnych (PPP) lub innych schematów finansowania projektów, jak również przygotowanie dokumentacji przetargowej i procedur uzyskiwania pozwoleń.

i) Kolej

W ramach tego konkretnego celu, finansowanie może obejmować działania związane z odcinkami sieci bazowej nie wymienione w Części I Załącznika I rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Działania, które mogą zostać wybrane w ramach tego priorytetu dotyczą robót lub prac studyjnych i muszą być zgodne z zapisami Rozdziału III Wytucznych w sprawie TEN-T.

Priorytetowo traktowane będą działania dotyczące następujących obszarów:

- Transgraniczne odcinki sieci bazowej. Odcinki transgraniczne zapewniające połączenia pomiędzy dwoma państwami członkowskimi przez kraj trzeci również mogą zostać objęte wsparciem.
- Roboty lub prace studyjne mające na celu przyspieszenie usuwania wąskich gardeł (pod

względem przepustowości i jakości usług) ograniczających przepływy ruchu na sieci bazowej.

- Prace studyjne, które powinny przyczynić się do rozpoczęcia realizacji robót na odcinkach lub ich częściach, które są najistotniejsze dla "sukcesu" ukończenia sieci bazowej, czyli które mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego przepływu ruchu wzdłuż całej osi i – gdyby nie zostało zakończone w ustalonym okresie – mogłyby ograniczyć korzyści płynące z inwestycji dokonywanych na innych odcinkach osi. Priorytetowo traktowane będą te prace studyjne, gdzie bezpośrednio zaangażowane państwa członkowskie przyłożyły należyłą wagę do odpowiednich odcinków w procesie podejmowania decyzji politycznych i planowania inwestycji. Priorytetowo traktowane będą także prace studyjne, w przypadku których działania były koordynowane ponad granicami państwowymi, gdzie schematy finansowania zostały zoptymalizowane i które doprowadzą do uruchomienia procedur przetargowych dotyczących wykonania robót budowlanych.
- W państwach członkowskich lub regionach, które kwalifikują się do wsparcia w ramach Funduszu Spójności lub Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, należy wykazać, że finansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” powinno być stosowane w sposób komplementarny, tak aby zoptymalizować efekt wsparcia UE jako całości oraz promować efektywne i terminowe wdrożenie sieci bazowej.
- Połączenia pomiędzy a siecią kolejową i śródlądowymi i morskimi portami oraz lotniskami.

Wnioskodawcom przypomina się by uwzględniali wymogi dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

Proponowane działania obejmujące stacje kolejowe, i w szczególności budynki stacyjne, mają niższy priorytet, chyba że dotyczą one także elementu infrastruktury kolejowej. Jeśli zostały zawarte we wniosku, powinny być jasno opisane, kwantyfikowane i wycenione oddzielnie.

W ramach tego Programu Rocznego nie będą finansowane działania lub elementy działań dotyczące interoperacyjności kolei lub uruchomienia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).

Nie jest udzielane wsparcie na utrzymanie.

ii) Śródlądowe drogi wodne i porty śródlądowe

W ramach tego celu szczegółowego, finansowanie może obejmować Działania związane z odcinkami sieci bazowej nie wymienione w Części I Załącznika I rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Celem szczegółowym jest wzmocnienie wkładu śródlądowych dróg wodnych i portów do zrównoważonej europejskiej sieci transportu towarowego, w szczególności do realizacji sieci bazowej, zgodnie z ramami polityki Naiades II przyjętymi przez Komisję w dniu 10 września 2013 r.

Finansowaniem objęte mogą być tylko Działania (roboty lub prace studyjne) zgodne z rozdziałem III (sieć bazowa) Wytycznych TEN-T oraz szczegółowe wymagania określone w rozdziale II sekcja 2 (Artykuły 14, 15 i 16) Wytycznych TEN-T w sprawie wymogów w zakresie infrastruktury transportowej dla żeglugi śródlądowej.

Śródlądowe drogi wodne i porty śródlądowe objęte wsparciem w ramach instrumentu „Łącząc Europę” muszą być dostępne do użytku dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób.

W przypadku śródlądowych dróg wodnych, priorytetowo traktowane będą działania dotyczące następujących obszarów:

- Modernizacja dróg wodnych w celu osiągnięcia stabilnych lub lepszych warunków nawigacyjnych i / lub większych możliwości przepływania statków w rozumieniu artykułów

15 i 16 Wytycznych TEN-T;

- Tworzenie nowych dróg wodnych;
- Budowa/modernizacja śluz (w tym realizacja systemów zdalnego sterowania), w celu poprawy możliwości przepływania statków i barek;
- Zwiększenie przestrzeni pod mostami;
- Obiekty do łamania lodu, usług hydrologicznych i pogłębianie zapewniające żeglowność przez cały rok;
- Tworzenie i/lub modernizacja infrastruktury dla cumowania i operacji wodnych wzdłuż drogi wodnej do stosowania i dostępu dla wszystkich na zasadach niedyskryminacji
- W stosownych przypadkach, proponowane Działania powinny zapewnić połączenia między drogami śródlądowymi a innymi rodzajami transportu, w szczególności kolei i transportu morskiego.
- Zaopatrzenie w infrastrukturę do paliw alternatywnych, takich jak LNG, metanol lub ładowanie elektryczne.

W przypadku portów śródlądowych, priorytetowo traktowane będą działania dotyczące zapewnienia lub poprawy następujących obszarów:

- Dostęp do portów śródlądowych i połączeń między portami śródlądowymi i odcinkami kolejowej i drogowej sieci bazowej;
- Dostęp, w tym bezpieczny dostęp dzięki pomocom nawigacyjnym, do portów śródlądowych na wodach śródlądowych;
- Infrastruktura podstawowa w portach śródlądowych zgodnie z art. 16 g) Wytycznych w sprawie TEN-T;
- Infrastruktura nadbrzeżnych terminali i platform, taka jak strefy przechowywania zgodnie z art. 16 g) Wytycznych w sprawie TEN-T;
- Obiekty odbioru oleju i innych odpadów, w celu wspierania zrównoważonego charakteru usług transportu wodnego;
- aplikacje telekomunikacyjne, w szczególności pilotażowe aplikacje Jednego Okienka, jak i aplikacje mające na celu usprawnienie formalności administracyjnych poprzez lepsze wykorzystanie technologii informacyjnych, komunikacji i pozycjonowania;
- Zapewnienie lub poprawa dostępu drogowego / kolejowego i połączeń w portach śródlądowych;
- Obiekty do załadunku / przeładunku, a także do łamania lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania portu i podejścia portów do zapewnienia całorocznej żeglowności (urządzenia muszą być dostępne do wykorzystania przez wszystkich operatorów na zasadach niedyskryminacji);
- Wprowadzenie lub wdrożenie stałej infrastruktury w zakresie alternatywnych źródeł energii np. bunkrowanie LNG i nabrzeżne systemy energetyczne.

Terminale i platformy na szlakach wodnych muszą być dostępne do użytku przez wszystkich operatorów na zasadach niedyskryminacji. Proponowanym Działaniom dotyczącym takiej infrastruktury musi towarzyszyć analiza wszystkich terminali i platform obsługujących przedmiotowe zaplecze oraz wskazanie większych ograniczeń przepustowości dla tego zaplecza. Nie dopuszcza się finansowania wniosków dotyczących obiektów pomocniczych terminali / platform zaplecza wodnego, takich jak np. magazyny.

Infrastruktura nadbrzeżna oznacza infrastrukturę zwiększającą potencjał żeglowności w znaczeniu art. 15 i 16 wytycznych TEN-T lub ulepszającą multimodalne połączenia operacji transportu wodnego. Wyklucza to infrastrukturę, która nie przynosi bezpośrednich korzyści dla operacji transportu wodnego.

Jeśli chodzi o wsparcie dla prac pogłębiarskich zarówno śródlądowych dróg wodnych jak i portów

śródlądowych, rutynowe pogłębianie konserwacyjne nie może być objęte finansowaniem; jedynie prace pogłębiarskie kapitałowe i rehabilitacyjne mogą być finansowane w ramach tego priorytetu. Pogłębianie rehabilitacyjne może być objęte finansowaniem tylko w związku z realizacją działań globalnych, które przewidują zapewnienie całorocznej dobrej żeglowności danego odcinka drogi wodnej.

Takie działania pogłębiające i obiekty mogą wystąpić jedynie jako część szerszego projektu kładącego główny nacisk na modernizację podstawowej infrastruktury lub zapewnienia nadbrzeżnych terminali / platform.

Na koniec, działania służące rozwijaniu Systemu Informacji Rzecznej (RIS) nie będą finansowane.

iii) Drogi

W ramach tego priorytetu, finansowanie może obejmować proponowane Działania związane z odcinkami sieci bazowej niewymienionych w Części I Załącznika I Rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Proponowane Działania, które mogą zostać wybrane w ramach tego priorytetu dotyczą robót lub prac studyjnych i muszą być zgodne z zapisami Rozdziału III Wytycznych w sprawie TEN-T.

Finansowanie może dotyczyć następujących interwencji:

- Projekty transgraniczne na odcinkach sieci bazowej nieuwzględnione w Części I Załącznika I Rozporządzenia w sprawie instrumentu "Łącząc Europę";

Ponadto, w przypadku państw członkowskich nie mających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego lub jego części, gdzie występuje sieć odizolowana, bez kolejowego transportu towarowego na długich dystansach i infrastruktury morskiej, finansowaniem mogą być objęte działania w zakresie:

- Usuwania wąskich gardeł;
- Inne projekty infrastrukturalne.

Wnioskodawcom przypomina się, że środki będą przyznawane tylko na działania zgodne z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego (2008/96/WE) i bezpieczeństwa w tunelach (2004/54/WE).

Nie jest udzielane wsparcie na utrzymanie.

Prace studyjne powinny dotyczyć działań, gdzie wstępna decyzja o inwestycji została podjęta przez złożeniem wniosku o dofinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, a w szczególności być związane z projektowaniem, zezwoleniami (w tym oceną oddziaływania na środowisko) itp., które są bliskie rzeczywistej realizacji tych działań.

3.1.2. Odcinki transgraniczne kolei, dróg i śródlądowych dróg wodnych w ramach sieci kompleksowej i bazowej

(Priorytet dostępny dla wszystkich państw członkowskich w ramach ogólnej puli środków finansowych)

Cele ogólne

Priorytet ten obejmuje wszystkie projekty z zakresu infrastruktury transportowej (prace studyjne i roboty¹) dotyczące brakujących połączeń i wąskich gardeł na transgranicznych odcinkach sieci kompleksowej i transgranicznych odcinkach sieci bazowej, które nie są uwzględnione w odcinkach i projektach wskazanych wcześniej w części I załącznika I rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

¹ W przypadku priorytetu dotyczącego śródlądowych dróg wodnych w ramach pkt 3.1.2 ppkt iii wsparcie będzie udzielane tylko na prace studyjne.

Celem tego priorytetu jest również zwiększenie wykorzystania finansowania prywatnego w ramach finansowania transeuropejskiej infrastruktury transportowej jako alternatywy i uzupełnienia w stosunku do tradycyjnego finansowania w formie dotacji. Jego celem jest wypełnienie luk w finansowaniu inwestycji strategicznych w ramach priorytetów TEN-T, takich jak projekty realizowane na transgranicznych odcinkach sieci kolejowej, dróg i śródlądowych dróg wodnych. Będzie on wspierał opracowanie większej serii zorganizowanych projektów wykorzystujących partnerstwo publiczno-prywatne i inne formy modeli finansowania projektów.

Cele szczegółowe

Priorytet ten obejmuje w szczególności:

- Działania transgraniczne na rzecz kolei i dróg;
- Analizy techniczne, prawne, finansowe lub studia wykonalności na potrzeby oceny potencjału dla partnerstwa publiczno-prywatnego lub innych systemów finansowania projektów, jak również opracowanie dokumentacji przetargowej i procedur zezwoleń dla projektów transgranicznych dotyczących sieci kolejowej, dróg i śródlądowych dróg wodnych.

i) Koleje

W ramach tego celu szczegółowego finansowane mogą być działania dotyczące transgranicznych odcinków sieci kompleksowej i transgranicznych odcinków sieci bazowej, które nie są uwzględnione w odcinkach i projektach wskazanych wcześniej w części I załącznika I rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Działania wybrane w ramach tego priorytetu muszą dotyczyć robót lub prac studyjnych i być zgodne z postanowieniami rozdziału II, a w przypadku sieci bazowej – rozdziału III wytycznych TEN-T.

Priorytet będą miały proponowane działania dotyczące następujących obszarów:

- Transgraniczne odcinki sieci kompleksowej i transgraniczne odcinki sieci bazowej. Wsparcie może być również przyznane na odcinki transgraniczne zapewniające połączenie pomiędzy dwoma państwami członkowskimi przez państwo trzecie.
- W państwach członkowskich lub regionach kwalifikujących się do otrzymania wsparcia z Funduszu Spójności lub Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego należy wykazać, że finansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” będzie wykorzystane jako uzupełnienie, aby maksymalnie wzmocnić efekty wsparcia UE jako całości i wspierać skuteczną i terminową realizację sieci kompleksowej i bazowej.

Wnioskodawcom przypomina się o odpowiednim uwzględnieniu postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

Proponowane działania dotyczące dworców kolejowych, a w szczególności budynków dworcowych, mają niższy priorytet, chyba że dotyczą elementu infrastruktury kolejowej. Jeśli są uwzględnione we wniosku, muszą być wyraźnie opisane, określone ilościowo i odrębnie wycenione.

W ramach tego Programu Roczego nie będą finansowane działania lub elementy działań dotyczące interoperacyjności kolei lub uruchomienia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

Nie jest udzielane wsparcie na obsługę techniczną.

ii) Drogi

W ramach tego priorytetu finansowane mogą być proponowane działania dotyczące transgranicznych odcinków sieci kompleksowej i transgranicznych odcinków sieci bazowej, które nie są uwzględnione w części I załącznika I rozporządzenia CEF.

Proponowane działania, które mają być wybrane w ramach tego priorytetu, muszą dotyczyć robót lub prac studyjnych i być zgodne z postanowieniami rozdziału II, a w przypadku sieci bazowej – rozdziału III wytycznych TEN-T.

Finansowane mogą być następujące interwencje:

- projekty transgraniczne realizowane na odcinkach sieci kompleksowej i transgranicznych odcinkach sieci bazowej, które nie są uwzględnione w części I załącznika I rozporządzenia CEF.

Ponadto, w przypadku państw członkowskich nieposiadających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego lub jego części z odizolowaną siecią bez kolejowego transportu towarowego na długie dystanse, finansowane mogą być następujące interwencje:

- eliminowanie wąskich gardeł; Skoordinowanego rozwoju i zarządzania sieciami drogowymi.

Wnioskodawcy powinni także brać pod uwagę fakt, iż środki przyznawane będą tylko na działania zgodne z zasadami określonymi w dyrektywach w sprawie bezpieczeństwa drogowego (zob. 2008/96/WE) i bezpieczeństwa w tunelach (zob. 2004/54/WE).

Nie dopuszcza się wsparcia na prace związane z utrzymaniem.

Prace studyjne powinny dotyczyć działań, gdzie początkowa decyzja inwestycyjna została już podjęta przed złożeniem wniosku o dofinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, w szczególności prac studyjnych dotyczących projektowania, pozwoleń (w tym ocen oddziaływania na środowisko), itd., które są blisko rzeczywistego wdrożenia działań.

iii) Śródlądowe drogi wodne

W ramach tego celu szczegółowego finansowane mogą być proponowane działania (tylko prace studyjne) dotyczące transgranicznych odcinków śródlądowych dróg wodnych w sieci bazowej, które nie są uwzględnione w części I załącznika I rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”, jak również w sieci kompleksowej.

Celem tego celu szczegółowego jest zwiększenie wykorzystania finansowania prywatnego w finansowaniu śródlądowych dróg wodnych jako alternatywy i uzupełnienia w stosunku do tradycyjnego finansowania w formie dotacji, jak również wsparcie opracowywania projektów transgranicznych dotyczących odcinków śródlądowych dróg wodnych. Jego celem jest wypełnienie luk w finansowaniu inwestycji strategicznych w ramach transgranicznych projektów TEN-T dotyczących śródlądowych dróg wodnych, zgodnie z ramami polityki NAIADES II przyjętymi przez Komisję dnia 10 września 2013 r. Będzie on wspierać opracowanie większej serii zorganizowanych projektów wykorzystujących partnerstwo publiczno-prywatne i inne formy modeli finansowania projektów.

Proponowane działania, które mają być wybrane w ramach tego priorytetu, muszą dotyczyć wyłącznie prac studyjnych i być zgodne z postanowieniami rozdziału II, sekcja 2 (art. 14, 15 i 16) w sprawie wymogów dotyczących infrastruktury transportowej i rozdziału III (Sieć bazowa) wytycznych TEN-T.

Priorytetem będą analizy techniczne, prawne, finansowe lub studia wykonalności, w których ocenia się potencjał dla partnerstwa publiczno-prywatnego lub innych systemów finansowania projektów, jak również opracowanie dokumentacji przetargowej i procedur zezwoleń dla projektów realizowanych na odcinkach transgranicznych:

- Modernizacja dróg wodnych, aby osiągnąć stabilne lub ulepszone warunki żeglugi lub większą przepustowość dla statków w rozumieniu art. 15 i 16 wytycznych TEN-T;
- Tworzenie nowych dróg wodnych;
- Budowa/rozbudowa/modernizacja śluz (w tym instalacja systemów zdalnego sterowania), aby poprawić warunki przepływu statków i zestawów pchanych;
- Zwiększenie prześwitów pod mostami;
- Urządzenia do łamania lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania, aby zapewnić żeglowność przez cały rok;
- Tworzenie lub modernizacja infrastruktury do cumowania i operacji wodnych na drodze wodnej w celu umożliwienia wszystkim korzystania z niej i dostępu do niej w niedyskryminujący sposób

Urządzenie muszą być dostępne do użytku dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób.

W ramach tego priorytetu naboru nie mogą być finansowane prace studyjne dotyczące portów śródlądowych.

3.1.3. Projekty, których celem jest połączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury państw sąsiednich, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych sieci kolejowych, śródlądowych dróg wodnych i dróg)

(Priorytet dostępny tylko dla państw sąsiednich w ramach ogólnej puli środków finansowych)

Cel ogólny:

Promowanie współpracy z państwami trzecimi w obszarze rozwoju infrastruktury transportowej to cel wywodzący się z europejskiej polityki sąsiedztwa, przygotowania do dalszego rozszerzenia UE oraz aktywnej roli Unii w szeregu organizacji międzynarodowych. W tym celu wytyczne TEN-T (art. 8) wyznaczają konkretne obszary działania.

Celem ogólnym jest wzmocnienie współpracy z państwami sąsiadującymi w celu zapewnienia połączeń i interoperacyjności pomiędzy odpowiednimi sieciami infrastruktury. Zgodnie z Planem utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu² współpraca z państwami trzecimi w zakresie transportu będzie się koncentrować na usuwaniu barier dla niezakłóconego i efektywnego transportu, osiągnięciu wysokiego stopnia ochrony, bezpieczeństwa, norm społecznych i środowiskowych, w odniesieniu zarówno do infrastruktury, jak i integracji rynkowej.

Proponowane działania, które mają być wybrane w ramach tego priorytetu, muszą dotyczyć robót lub prac studyjnych i być zgodne z postanowieniami rozdziału II, a w stosownych przypadkach – rozdziału III wytycznych TEN-T. Ze względu na ograniczony budżet w ramach tego naboru wniosków szczególny nacisk zostanie położony na prace studyjne, a w szczególności prace mające na celu poprawę połączeń żeglugi śródlądowej, kolejowych i drogowych, aby zapewnić zrównoważony i efektywny system transportu.

W ramach tego priorytetu naboru można składać tylko wnioski dotyczące działań odnoszących się do projektów zlokalizowanych na orientacyjnych mapach transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa sąsiadujące, wskazanych w załączniku III wytycznych TEN-T³.

Cele szczegółowe:

Priorytet będą miały proponowane działania dotyczące następujących obszarów:

- Infrastruktura na przejściach granicznych niezbędna do zapewnienia płynnego ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej – prace studyjne i roboty. Projekty te powinny być zlokalizowane na przejściach granicznych i powinny przyczyniać się do ograniczenia kosztów transportu i podróży oraz skrócenia czasu oczekiwania na granicy, ułatwienia międzynarodowych przepływów towarowych oraz zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony, jak również ochrony środowiska. Działania mogą dotyczyć prac studyjnych lub robót.
- Połączenie pomiędzy siecią bazową TEN-T a sieciami transportowymi państw sąsiadujących, aby zapewnić ściślejszą integrację rynkową z państwami Partnerstwa Wschodniego, Zachodnich Bałkanów i Turcją. Projekty te będą zlokalizowane na terytorium państw sąsiadujących i będą dotyczyły części infrastruktury, która zapewnia połączenie pomiędzy siecią państwa sąsiadującego i siecią bazową sąsiedniego państwa członkowskiego UE. Działania mogą dotyczyć wyłącznie prac studyjnych.
- Uzupelnienie w państwach trzecich infrastruktur transportowych służących jako łączniki między częściami sieci bazowej w Unii. Projekty te będą zlokalizowane na terytorium państwa sąsiadującego i niekoniecznie muszą dotyczyć połączenia transgranicznego. Działania mogą dotyczyć wyłącznie prac studyjnych.

² COM(2011) 144 final.

³ Zmienionych ostatnio przez rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/758.

- Wdrożenie systemów zarządzania ruchem w państwach sąsiadujących. Projekty mogą dotyczyć wdrażania systemów zarządzania ruchem opisanych w wytycznych TEN-T (z wyjątkiem SESAR i autostrad morskich) i będą dotyczyły odcinków na terytorium państwa sąsiadującego. Projekty powinny zapewniać zwiększoną interoperacyjność sieci państw sąsiadujących z sieciami UE. Działania mogą dotyczyć prac studyjnych lub robót.

Wnioski w sprawie proponowanych działań dotyczących wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SESAR) w państwach sąsiadujących należy składać w ramach naboru wniosków na podstawie programu wieloletniego w ramach priorytetu „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” w celu finansowania 3.

Wnioski w sprawie proponowanych działań dotyczących autostrad morskich w państwach sąsiadujących należy składać w ramach naboru wniosków na podstawie programu wieloletniego w ramach priorytetu „autostrady morskie” w celu finansowania 3.

3.2 Priorytety w zakresie celu dotyczącego zapewnienia zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, jak również pozwalając by wszystkie rodzaje transportu były dekarbonizowane poprzez przejście na niskowęglowe i efektywne energetycznie technologie innowacyjne, przy jednoczesnej optymalizacji bezpieczeństwa

3.2.1 Usługi transportu towarowego

(Priorytet otwarty dla wszystkich państw członkowskich w ramach puli ogólnej)

Cel ogólny

Celem ogólnym jest stymulowanie realizacji innowacyjnego, efektywnego i zrównoważonego transportu towarowego zarówno na sieci bazowej jak i kompleksowej.

Proponowane Działania, które mogą zostać wybrane do finansowania obejmować będą roboty lub prace studyjne przyczyniające się do rozwoju transportu towarowego oraz usług logistycznych na rynku.

Cele szczegółowe

Działania, które stanowią przedmiot tego programu muszą prowadzić do realizacji przynajmniej jednego z poniższych celów:

- a) przeniesienie towarów do bardziej zrównoważonych, energooszczędnych sposobów transportu, aby poprawić wydajność środowiskową systemu transportu i zmniejszyć zewnętrzne koszty transportu,
- b) poprawa integracji pomiędzy środkami transportu w celu zwiększenia niezawodności i efektywności istniejących usług multimodalnych pod względem czasu, jakości i kosztów.
- c) poprawy efektywności łańcucha dostaw w celu zmniejszenia pustych przebiegów, zwiększenia współczynników obciążenia i ograniczenia czasu transportu poprzez poprawę zarządzania, organizacji i integracji działań logistycznych. Można to osiągnąć na przykład poprzez automatyzację i optymalizację procesów, systemów i narzędzi oraz rozwoju know-how. Priorytetowo traktowane będą następujące działania:
 - wspólne podejścia do logistyki, mające na celu sprzedaż wiązaną ładunku, tworzenie synergii i grupowanie usług, w tym wykorzystanie niezależnych (neutralnych) pośredników i inteligentnych rozwiązań w zakresie zarządzania / organizacji.
 - interoperacyjne systemy telekomunikacyjne,

- innowacyjne rozwiązania dla operacji ostatniej mili i dostosowane do potrzeb usług logistycznych,
- innowacyjne podejścia do załadunku i transportu towarów oraz optymalizacja stosunku towaru do opakowania.

Działania te powinny doprowadzić do zwiększenia wykorzystania zasobów i / lub lepszego wykorzystania infrastruktury transportowej,

Finansowanie robót zostanie wykorzystane do zakupu / wynajmu środków trwałych dotyczących małej infrastruktury pomocniczej, budynków pomocniczych i urządzeń (w tym urządzeń pokładowych).

Infrastruktura, budynki pomocnicze i wyposażenie powinny być bezpośrednio związane z usługami transportu towarów stanowiącymi przedmiot działania.

Prace studyjne powinny dotyczyć działań, gdzie początkowa decyzja inwestycyjna została już podjęta przed złożeniem wniosku o dofinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

W ramach tego priorytetu finansowaniem nie będzie objęta infrastruktura dużej skali ani badania.

Finansowanie nie może także obejmować kosztów operacyjnych.

Charakter złożonych wniosków nie powinien prowadzić do nieuczciwej lub selektywnej korzyści dla beneficjenta względem innych uczestników rynku. Korzyści płynące z wyników działań powinny być dostępne na zasadach niedyskryminacji.

Pomoc finansowa Unii Europejskiej nie może być wykorzystywana do wspierania działalności przedsiębiorstw lub produkcji niezwiązanej bezpośrednio z logistyką, transportem lub dystrybucją i nie powinna negatywnie wpływać na wielkość produkcji lub siły roboczej.

3.2.2. Działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację obecnie używanego taboru

(Priorytet otwarty dla wszystkich państw członkowskich w ramach puli ogólnej)

Cel ogólny

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 określa specyfikacje techniczne w zakresie interoperacyjności związanej z podsystemem 'tabor - hałas'. W tych ramach celem jest zapobieganie barierom dla interoperacyjności kolei ze względu na wymagania w zakresie hałasu i zmniejszenie poziomu uciążliwości hałasu, które wpływają na ludzi mieszkających w pobliżu linii kolejowych poprzez stosowanie środków u źródła, charakteryzujących się najwyższym współczynnikiem efektywności kosztów i korzyści dla zdrowia w celu zwiększenia jakości życia obywateli i zmniejszenia ryzyka wynikającego z negatywnych skutków hałasu kolejowego wpływających na konkurencyjność sektora kolejowego.

Cele szczegółowe:

Proponowane Działania, które mogą być wybrane w ramach tego priorytetu będą dotyczyły robót mających na celu zmniejszenie hałasu w transporcie towarów poprzez modernizację istniejących wagonów towarowych z kompozytowymi klockami hamulcowymi.

Warunki podstawowe:

Zalecana liczba wagonów towarowych objętych jednym wnioskiem w ramach tego priorytetu nie może być niższa niż 100. To zalecenie nie ma zastosowania do małych i średnich przedsiębiorstw kolejowych zajmujących się przewozem towarów lub podmiotów zarządzających wagonami towarowymi.

Wagony towarowe muszą być zatwierdzone do ruchu w europejskiej sieci kolejowej przed złożeniem wniosku i muszą być wyposażone w żeliwne klocki hamulcowe.

Technologia niskiego hałasu, która będzie wykorzystana w wagonach towarowych powinna uwzględniać kompozytowe klocki hamulcowe (LL) objęte deklaracją zgodności WE lub kompozytowe klocki hamulcowe (LL), wymienione w tabeli 2.2 Załącznika G WAG TSI pod warunkiem, że okres ich zatwierdzenie jeszcze nie upłynął.

Finansowaniem nie mogą zostać objęte takie działania jak wymiana, ponowne profilowania czy też żadne inne czynności związane z kołami.

Lokomotywy manewrowe, elektryczne zespoły trakcyjne, spalinowe zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony nie są objęte finansowaniem w ramach niniejszego priorytetu.

Finansowane w ramach tego priorytetu mogą być tylko wagony towarowe i lokomotywy przeznaczone do przewozu towarowego.

Dodatkowe roboty konieczne do osiągnięcia celu działania mogą zostać objęte finansowaniem. Wszelkie takie prace uzupełniające (np. testy, transport wagonów do i z warsztatu, etc.) będą musiały być jasno określone, uzasadnione i ujęte odrębnie w budżecie dla celów ewaluacji.

Informacje, które należy przedstawić we wniosku:

W przypadku wniosków odnoszących się do modernizacji wagonów towarowych z kompozytowymi klockami hamulcowymi, szczególną uwagę podczas oceny zostanie zwrócona na informacje dotyczące:

- Identyfikacji typu wagonu towarowego, w tym jego podstawowych cech, dostawcy, numerów seryjnych wagonów towarowych, które mają być modernizowane, datę wydania dopuszczenia do eksploatacji oraz, jeśli są dostępne, kopię takiego zezwolenia wydanego przez właściwy krajowy organ bezpieczeństwa;
- Opis aktualnego układu hamulcowego, w tym liczby klocków w każdym wagonie towarowym i obecnie stosowanych typów żeliwnych klocków hamulcowych;
- Identyfikacja linii/sieci, na której wagony towarowe są wykorzystywane obecnie i/lub gdzie mogą one być wykorzystywane w najbliższej przyszłości, oraz przewidywany średni roczny przebieg;
- Identyfikacja warsztatu, gdzie przeprowadzona zostanie modernizacja, oczekiwany termin modernizacji i lista powiązanych zadań (w tym badań, jeżeli dotyczy).

Produkty

Produktami wybranej i wdrożonej propozycji wniosku w ramach tego obszaru priorytetowego powinny być:

1. Kopia dokumentu potwierdzającego, że odpowiednie kompozytowe klocki hamulcowe zostały nabyte; potwierdzenie to powinno zawierać informacje na temat rodzaju kompozytowego klocka hamulcowego, numer partii i deklarację zgodności WE lub dokument potwierdzający uwzględnienie kompozytowego klocka hamulcowego w Tabeli 2.2 Załącznika G do WAG TSI;

2. Kopia certyfikatu (lub podobnego dokumentu) z akredytowanego warsztatu, gdzie modernizacja miała miejsce; certyfikat ten powinien zawierać:

- a) rodzaj i numer serii kompozytowego klocka hamulcowego zainstalowanego na wagonie towarowym,
- b) typ i numer seryjny wagonu towarowego.

3. Wykaz wagonów towarowych, które zostały zmodernizowane w ramach działania, w tym ich numery seryjne.

4. OCZEKIWANE REZULTATY

Realizacja Roczego Planu Działania na rok 2016 ma na celu przyczynienie się do wdrożenia transportowej sieci bazowej do roku 2030 i sieci kompleksowej, w ten sposób bardziej zwiększając efektywność i widoczność transeuropejskiej sieci transportowej, przy jednoczesnym promowaniu wzrostu i tworzenia miejsc pracy zgodnie ze strategią Europa 2020.

Oczekuje się, że przyznanie pomocy na podstawie tego programu przyczyni się do terminowej i skutecznej realizacji wielu projektów dotyczących TEN-T w całości lub w istotnych częściach, będzie wspierać realizację solidnych i zasobooszczędnych europejskich systemów transportowych, w tym połączeń z krajami trzecimi, oraz przyczyni się do przeciwdziałania zmianie klimatu.

Działania, które zostaną zrealizowane z pomocy finansowej w ramach konkursu (ogłoszenia) na 2016 r. będą bezpośrednio przyczyniać się do osiągnięcia ważnych celów polityki transportowej, takich jak: ustanowienie głównych interoperacyjnych osi transportowych łączących sieci krajowe i poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego; optymalne wykorzystanie istniejącej przepustowości infrastruktury; poprawa bezpieczeństwa i niezawodności sieci; zwiększenie dostępności obszarów peryferyjnych UE; przyczynianie się do zmniejszenia przeciążenia na infrastrukturze kolejowej i bardziej zrównoważonego podziału modalnego; oraz oszczędności w zakresie oddziaływania transportu na środowisko, w szczególności przyczyniających się do przeciwdziałania zmianie klimatu.

Udzielanie pomocy finansowej dla tych działań powinno przyczynić się do osiągnięcia ważnych kamieni milowych na drodze ku ukończeniu transeuropejskiej sieci transportowej, które zostały zatwierdzone przez Parlament Europejski i Radę. Finansowanie ze środków unijnych powinno przyczynić się do maksymalnej mobilizacji finansowania publicznego i prywatnego, koniecznego do wypełnienia dość wymagających harmonogramów.

**HARMONOGRAM ROCZNEGO ZAPROSZENIA DO SKŁADANIA WNIOSKÓW W ROKU 2016 ORAZ DOSTĘPNE
KWOTY INDYKATYWNE**

9

5. Cel	Priorytet	Zaproszenia (indykatywna data publikacji)	Kwoty indykatywne w kopercie ogólnej	Kwoty indykatywne w kopercie Funduszu Spójności
Usuwanie wąskich gardeł, poprawa interoperacyjności kolei, uzupełnianie brakujących ogniw, w szczególności poprawa odcinków transgranicznych;	Projekty dotyczące kolei, dróg wodnych śródlądowych i projektów drogowych w sieci bazowej w tym połączenia z portami śródlądowymi i morskimi oraz lotniskami	Październik 2016 r.	0	250 milionów EUR
	Odcinki transgraniczne sieci kolejowej, dróg i śródlądowych dróg wodnych w ramach sieci kompleksowej i bazowej	Październik 2016 r.	110 milionów EUR	
	Projekty, których celem jest połączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury państw sąsiednich, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych sieci kolejowych, śródlądowych dróg wodnych i dróg	Październik 2016 r.	40 milionów EUR	
Suma cząstkowa			150 milionów EUR	250 milionów EUR
Zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym, jak również zapewnienie że wszystkie rodzaje (moduły) transportu będą dekarbonizowane poprzez przejście na innowacyjne technologie niskowęglowe i efektywne energetycznie, przy jednoczesnej optymalizacji bezpieczeństwa	Usługi transportu towarowego	Październik 2016 r.	20 milionów EUR	0
	Działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację obecnie używanego taboru	Październik 2016 r.	20 milionów EUR	0
Suma cząstkowa			40 milionów EUR	0
OGÓLEM			190 milionów EUR	250 milionów EUR

Łączna kwota środków dostępnych na dofinansowanie przyznawane na podstawie rocznego programu prac w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej mieści się w zakresie 15-20% koperty finansowej 24,067 mld EUR zarezerwowanych na transport w okresie 2014-2020, zgodnie z zapisami art. 5 Rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

W każdej linii budżetowej kwota nie więcej niż 0,1%, nie przekraczająca 1 000 000 EUR przeznaczona jest na koszty oceny oraz koszty tłumaczeń związanych z ewaluacją wniosków o dofinansowanie (Art. 204 rozporządzenia finansowego).

Powyższy podział ma charakter indykatywny; dlatego też dozwolone są przesunięcia budżetu pomiędzy priorytetami w ramach tej samej linii budżetowej zgodnie z art. 3 zmienionego Rocznej Programu Prac (pod warunkiem iż zostało to zapewnione w ogłoszeniu do składania wniosków).

6. KRYTERIA KWALIFIKOWALNOŚCI

6.1 Kwalifikowalność wnioskodawców

Wnioski mogą być składane przez:

- Jedno lub więcej państw członkowskich, i/lub
- za zgodą poszczególnych państw członkowskich, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, bądź przedsiębiorstwa lub instytucje publiczne lub prywatne ustanowione w państwach członkowskich.

Wnioski mogą być składane przez podmioty, które nie posiadają osobowości prawnej zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, pod warunkiem że ich przedstawiciele są umocowani do podejmowania zobowiązań w ich imieniu i udzielania gwarancji co do ochrony finansowych interesów Unii równoważnych gwarancjom udzielanym przez osoby prawne.

Propozycje projektów składane przez osoby fizyczne nie kwalifikują się.

Zgodnie z art. 8(1) Wytycznych TEN-T oraz art. 9(4) Rozporządzenia instrumentu „Łącząc Europę” państwa trzecie i podmioty utworzone w państwach trzecich mogą uczestniczyć w działaniach przyczyniających się do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w razie potrzeby, w celu osiągnięcia celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania. Nie mogą one otrzymywać pomocy finansowej, z wyjątkiem sytuacji, w której jest to niezbędne w celu osiągnięcia celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

W takich przypadkach wnioski mogą być składane przez państwa sąsiadujące lub podmioty ustanowione w państwach sąsiadujących, za uprzednią zgodą danego państwa członkowskiego.

Podstawy wykluczenia

W zaproszeniu do składania wniosków Komisja zwróci uwagę wnioskodawców na zapisy art. 106 do 109 oraz art. 131 rozporządzenia finansowego, jak również art. 141 Zasad Wnioskowania.

6.2 Projekty kwalifikowalne

6.2.1. Wspólne zainteresowanie

Jedynie projekty, które można uznać za projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania zidentyfikowane w Wytycznych TEN-T mogą otrzymać pomoc finansową Unii Europejskiej. Projekty zidentyfikowane i priorytety horyzontalne określone w części I Aneksu I Rozporządzenia instrumentu „Łącząc Europę” nie są kwalifikowane w ramach tego programu działań.

Projekty muszą być zgodne z następującymi przepisami Artykułu 7 Wytycznych TEN-T:

- (1) przyczyniają się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4 Wytycznych TEN-T;
- (2) są zgodne z przepisami Rozdziału II oraz, jeżeli dotyczą sieci bazowej, z przepisami Rozdziału III Wytycznych TEN-T; ponadto, w zakresie priorytetu na usługi transportu towarowego określonego w rozdziale 3.2.1:
 - przynajmniej część łańcucha dostaw/trasy transportowej będąca przedmiotem projektu powinna być podłączona do sieci bazowej.
 - przewidywana trasa transportowa, łańcuch logistyczny lub usługa będąca przedmiotem działania musi obejmować terytorium przynajmniej dwóch państw członkowskich UE.
- (3) muszą być ekonomicznie wykonalne na podstawie socjoekonomicznej analizy kosztów i korzyści;
- (4) musi wykazywać europejską wartość dodaną.

Działania obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej, jeżeli między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub między

państwami członkowskimi a zainteresowanymi państwami trzecimi została zawarta pisemna umowa w sprawie ukończenia odcinka transgranicznego.

W przypadku oceny punktu (3), projekt dotyczący części większego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania może być objęty socjoekonomiczną analizą kosztów i korzyści dla tego większego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania. Zaleca się stosowanie metodologii w ramach polityki spójności do przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści.

W przypadku projektów generujących dochód netto, analiza kosztów i korzyści powinna uwzględniać „lukę finansową”, czyli udział kosztów projektu, który nie jest objęty dochodem netto, w sposób przejrzysty i zwięzły. Jeżeli projekty generują przychód w okresie finansowania przez UE, we wniosku, w odpowiednich dokumentach, należy obliczyć w sposób jasny i precyzyjny przychody generowane przez projekt, aby uzasadnić wniosek o przyznanie finansowania UE.

6.2.2. Zgodność z prawem unijnym

Przyznanie unijnej pomocy finansowej na realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania uzależnione jest od zgodności projektu z odpowiednimi przepisami prawa unijnego, m.in. w zakresie interoperacyjności, ochrony środowiska⁴, konkurencji i zamówień publicznych.

6.2.3. Inne źródła finansowania

Unijna pomoc finansowa nie może zostać przyznana na żadne działania, które otrzymują środki z innych unijnych źródeł finansowania, z zastrzeżeniem art. 15 ust. 4 rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

6.2.4. Rodzaj działania

Wniosek musi dotyczyć albo robót albo prac studyjnych w rozumieniu art. 2 ust. 5 i 6 Rozporządzenia w sprawie instrumentu "Łącząc Europę". Ten sam wniosek nie może łączyć prac studyjnych i robót.

6.2.5. Kwalifikowalność kosztów

Finansowanie może zostać przyznane na działanie, które już się rozpoczęło pod warunkiem, że ubiegający się o nią wykaże konieczność rozpoczęcia działania przed podpisaniem umowy lub zawiadomieniem o decyzji w sprawie przyznania dotacji.

Zgodnie z zapisami art. 130 ust. 1 rozporządzenia finansowego, koszty poniesione przed datą złożenia wniosku o dofinansowanie są niekwalifikowalne.

Nie można przyznać dofinansowania z mocą wsteczną na działania już zakończone.

7. KRYTERIA WYBORU

Wnioskodawca (wnioskodawcy) muszą mieć dostęp do stałych i odpowiednich źródeł finansowania, aby móc utrzymać działania przez okres trwania projektu oraz w celu współfinansowania projektu. Wnioskodawca (wnioskodawcy) muszą mieć profesjonalne umiejętności i kwalifikacje wymagane do ukończenia proponowanego Działania (Projektu). Te kryteria selekcji dotyczą również wnioskujących o działania wspierające program objęte dotacjami. Weryfikacja zdolności finansowej i operacyjnej nie stosuje się do wnioskodawców będących państwami członkowskimi, krajem trzecim, organem administracji publicznej utworzonym przez państwo członkowskie (tj. organem władzy regionalnej lub lokalnej, organem działającym na podstawie prawa publicznego lub stowarzyszeniem utworzonym

⁴ M.in.: ocena oddziaływania na środowisko (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, Dz.U. L 26 z 28.1.2012), strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, Dz.U. L 197 z 21.7.2001), dyrektywa siedliskowa (dyrektywa Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7), dyrektywa ptasia (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7) oraz ramowa dyrektywa wodna (Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1).

przez jeden lub kilka takich organów lub jednym lub kilkoma organów działających na podstawie prawa publicznego, w szczególności Wspólne Przedsięwzięcia zgodnie z kryteriami kwalifikowalności ustanowionymi na mocy art. 187 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (ex art. 171 TWE), organizacją międzynarodową, Europejskim zgrupowaniem interesów gospodarczych (EEIG) utworzonym zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2137/85 z dnia 25 lipca 1985. INEA będzie weryfikować zdolność finansową podmiotów z EEIG.

7.1. Zdolność finansowa

Wnioskodawca (wnioskodawcy) musi mieć zdolność finansową do ukończenia Działania, na które zostało przyznane dofinansowanie. Wraz z wnioskiem o dofinansowanie wnioskodawca przedstawia sprawozdanie finansowe poświadczane przez certyfikowanego audytora zewnętrznego za ostatni rok finansowy, dla którego księgi finansowe zostały zamknięte. W przypadku gdy wnioskodawca jest nowopowstałym podmiotem (i w związku z tym nie dysponuje poświadczonymi danymi finansowymi za ostatni rok finansowy), konieczne jest przedstawienie biznesplanu wraz z listem polecającym innego przedsiębiorstwa (np. spółki-matki) lub innego wnioskodawcy w tym samym wniosku.

7.2. Zdolność operacyjna

Wnioskodawca musi mieć zdolność operacyjną i techniczną pozwalającą na zakończenie projektu, dla którego dofinansowanie zostało przyznane i musi przedstawić odpowiednie dokumenty potwierdzające tę zdolność.

Informacje przedstawione przez wnioskodawców korzystających ze wsparcia w ramach instrumentu TEN-T od 2004 r. mogą zostać uwzględnione przy ocenie zdolności operacyjnej danych wnioskodawców.

8. KRYTERIA PRZYZNAWANIA DOFINANSOWANIA

Kryteria przyznawania dofinansowania sprawdzane będą tylko w odniesieniu do projektów, które pozytywnie przeszły ocenę na podstawie kryteriów kwalifikowalności. Decyzja o przyznaniu unijnej pomocy finansowej uwzględnia m.in. następujące ogólne kryteria udzielenia dofinansowania:

- europejska wartość dodana określona w art. 3 ust. d Wytycznych TEN-T;
- usuwanie wąskich gardeł, poprawy interoperacyjności kolei, uzupełniania brakujących połączeń oraz poprawa odcinków transgranicznych, zgodnie z zapisami Rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”;
- dojrzałość działania w procesie realizacji projektu;
- zasadność proponowanego planu wdrażania;
- stymulujący wpływ wsparcia unijnego na inwestycje publiczne i prywatne, jeśli dotyczy;
- potrzeba przewyciężenia przeszkód finansowych, takich jak brak finansowania na rynku;
- jeśli dotyczy, oddziaływanie ekonomiczne, społeczne, klimatyczne i środowiskowe oraz dostępność;
- wymiar transgraniczny, jeśli dotyczy.

W zakresie celów globalnych ustanowionych na mocy niniejszego programu, dodatkowe inne od istotnych kryteria mogą być określone w treści zaproszenia do składania wniosków.

Wyższe i/lub niższe pułapy finansowania unijnego mogą być zalecane w zaproszeniach do składania wniosków lub dokumentach towarzyszących.

Zgodnie z art. 11 Rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” do 31 grudnia 2016 r. wybór projektów kwalifikujących się do finansowania w ramach koperty kohezyjnej musi być zgodny z krajowymi alokacjami w ramach Funduszu Spójności. Od dnia 1 stycznia 2017 roku, środki przekazane do instrumentu „Łącząc Europę”, które nie zostały przeznaczone na infrastrukturę transportową powinny zostać uwolnione dla wszystkich państw członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności na finansowanie projektów infrastruktury transportowej zgodnie z

Rozporządzeniem w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

W czasie końcowego procesu wyboru, Komisja będzie brać pod uwagę w szczególności następujące aspekty, odpowiednio:

- Wkład proponowanego działania w zrównoważony rozwój sieci;
- Komplementarność proponowanego Działania z innymi projektami finansowanymi ze środków UE, w świetle dążenia do optymalizacji wpływu dotychczasowych inwestycji w projekcie regionalnym/krajowym/globalnym;
- Porównywalna unijna wartość dodana (wysoka, średnia, niska) proponowanego Działania w relacji do innych proponowanych Działań, uwzględniając odpowiednią Analizę Kosztów i Korzyści, jeśli dotyczy;
- Wszelkie zidentyfikowane/możliwe do zidentyfikowania ryzyka podwójnego finansowania z innych unijnych źródeł;
- Potencjalne synergie w różnych sektorach instrumentu „Łącząc Europę” i/lub innych programów UE, mianowicie Horyzont 2020, gdzie szczególną uwagę poświęca się Działaniom wiążącym się z wdrożeniem innowacji i technologii opracowanych w ramach programów badawczych UE;
- Ograniczenia budżetowe.

Ponadto, dla koperty spójności:

- Programowanie instrumentu ESIF w celu zapewnienia komplementarności pomiędzy dwoma źródłami finansowania;
- W jaki sposób proponowany projekt wpisuje się w krajowy Plan Transportowy danego Państwa Członkowskiego (Państw Członkowskich).

Kiedy propozycja uznana jest bardziej odpowiednią dla finansowania z innego priorytetu niż została, służby Komisji mogą zaproponować przeniesienie propozycji wniosku do danego priorytetu. Takie przeniesienie jest przeprowadzane wyłącznie na etapie oceny wniosków oraz pod warunkiem, że: (i) propozycja jest kwalifikowalna zgodnie z warunkami priorytetu, do którego proponowane jest przeniesienie; oraz (ii) istnieje pisemna zgoda wnioskodawcy(-ów). W takim przypadku zastosowanie znajdują warunki finansowania w ramach priorytetu, do którego wniosek został przeniesiony.

9. MAKSYMALNY MOŻLIWY POZIOM WSPÓLFINANSOWANIA

9.1 Dla puli ogólnej instrumentu „Łącząc Europę”

Kwota unijnego wsparcia finansowego w formie dotacji nie może przekroczyć następujących poziomów:

- (a) w odniesieniu do dofinansowania na prace studyjne, 50% kosztów kwalifikowalnych;
- (b) w odniesieniu do dofinansowania na roboty:
 - i. dla sieci kolejowych i sieci dróg w przypadku państwa członkowskiego nieposiadającego na swoim terytorium sieci kolejowej bądź państwa członkowskiego lub jego części o odizolowanej sieci bez dalekobieżnego kolejowego transportu towarowego – 20% kosztów kwalifikowalnych; poziom finansowania może zostać zwiększony do maksymalnie 30% dla działań dotyczących wąskich gardeł i do 40% dla działań w zakresie odcinków transgranicznych;
 - ii. dla śródlądowych dróg wodnych – 40% w przypadku działań w zakresie odcinków transgranicznych;
 - iii. działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w

tym poprzez modernizację obecnie używanego taboru: 20% kosztów kwalifikowalnych;
(c) w odniesieniu do dofinansowania na systemy i usługi aplikacji telematycznych:

i. na usługi transportu towarowego: 20% kosztów kwalifikowalnych.

Powyższe poziomy finansowania mogą być zwiększone o maksymalnie 10 punktów procentowych na działania z synergiami pomiędzy przynajmniej dwoma sektorami objętymi rozporządzeniem w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

9.2 Dla koperty kohezyjnej instrumentu „Łącząc Europę”

Maksymalne poziomy finansowania są takie same jak poziomy stosujące się do Funduszu Spójności.

9.3 Zasada braku zysku

Do projektów generujących dochód zastosowanie ma zasada braku zysku, określona w art. 125 ust. 4 i ust. 5 rozporządzenia finansowego.