

ZAŁĄCZNIK I

ZAŁĄCZNIK II

odnoszący się do celów i priorytetów CEF - sektor transportu do realizacji poprzez zaproszenia do składania wniosków w ramach Wieloletniego Programu Prac 2014-2016 w 2016

1. BUDŻET

1.1. Linie budżetowe

- 06020101 - Usunięcie wąskich gardeł i brakujących odcinków;
- 06020102 - Zapewnienie trwałego i efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- 06020103 - Optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń między gałęziami transportu i zwiększenie interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony transportu;
- 06020104 - Łącząc Europę (CEF) — Alokacja z Funduszu Spójności.

1.2. Środki budżetowe

Dodatkowa kwota w ramach instrumentu Łącząc Europę (CEF) - sektor transportu, która zostanie przyznana w latach 2014 - 2020 na zaproszenia do składania wniosków, które zostaną ogłoszone w 2016 r. powinny wynosić:

- 70 000 000 EUR w ramach linii budżetowej 06020101 dla ogłoszenia w 2016 roku, 80 000 000 EUR ramach linii budżetowej 06020102 dla ogłoszenia w 2016 roku
- 500 000 000 EUR ramach linii budżetowej 06020103 dla ogłoszenia w 2016 roku
- 849 554 916 EUR ramach linii budżetowej 06020104 dla ogłoszenia w 2016 roku

Indykatywny podział rocznych transz wsparcia finansowego UE, w tym globalny przegląd wykonania budżetu został przewidziany w Załączniku .

Program Prac określa sposoby realizacji wsparcia finansowego UE.

2. PRIORYTETY WSPARCIA wieloletniego programu prac w odniesieniu do zaproszenia do składania wniosków w roku 2015 i 2016

Niniejszy Program Prac określa podstawę przyznawania pomocy finansowej UE dla projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i dla Działań Wspierających Program w ramach instrumentu Łącząc Europę (CEF) - sektor transportu.

Niniejszy Program Prac został zorganizowany według następujących priorytetów wsparcia, wskazanych w Rozporządzeniu CEF uzupełnionych Rozporządzeniem Delegowanym Komisji

z dnia 8 lipca 2016 roku¹ dotyczący priorytetów finansowanych w ramach CEF w sektorze transportu:

- 2.1 Priorytety wsparcia dla celu dotyczącego brakujących odcinków, usuwania wąskich gardeł, zwiększenia interoperacyjności kolei, oraz, w szczególności, poprawę odcinków transgranicznych
- 2.2 Priorytety wsparcia dla celu zapewnienia zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie, z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, jak również umożliwienia dekarbonizacji wszystkich gałęzi transportu poprzez przejście do innowacyjnych, niskoemisyjnych i wydajnych energetycznie technologii komunikacyjnych, przy jednoczesnej optymalizacji bezpieczeństwa
- 2.3 Priorytety wsparcia dla celu optymalizacji integracji i wzajemnych połączeń między gałęziami transportu i wzmocnienie interoperacyjności usług w zakresie transportu, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportowej
- 2.4 Działania wspierające program.

3. CELE I PRIORYTETY:

3.1. Priorytety związane z brakującymi odcinkami, usuwaniem wąskich gardeł, zwiększeniem interoperacyjności kolei, oraz, w szczególności, poprawą odcinków transgranicznych

3.1.1. Wstępnie zidentyfikowane projekty dotyczące korytarzy sieci bazowej, Załącznik I, część I pkt 2 Rozporządzenia CEF dla następujących gałęzi transportu: kolej, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe

Ten priorytet wsparcia jest przeznaczony tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności dla naboru dotyczącego koperty kohezyjnej (finansowany ze środków linii budżetowej 06.020104)

3.1.2. Wstępnie zidentyfikowane projekty lub inne odcinki dotyczące sieci bazowej, Załącznik I, część I pkt 3 Rozporządzenia CEF dla następujących gałęzi transportu: kolej, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe

Niniejszy priorytet wsparcia jest przeznaczony tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności dla naboru dotyczącego koperty kohezyjnej (finansowany ze środków z linii budżetowej 06.020104)

Cele ogólne w ramach 3.1.1 oraz 3.1.2:

Cele ogólne są następujące:

- realizacja projektów infrastruktury transportowej (prace studyjne i roboty) w korytarzach sieci bazowej, oraz

¹ OJ L247/1 z dnia 15 września 2016 r.

- zwiększenie wykorzystania prywatnego wsparcia w finansowaniu transeuropejskiej infrastruktury transportu, jako alternatywy i uzupełnienia tradycyjnych dotacji oraz zniwelowanie luki finansowania dla inwestycji strategicznych.

Cele te będą realizowane poprzez:

- Kolejowe, wodne śródlądowe i drogowe projekty transgraniczne;

Działania obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka, kwalifikują się do otrzymania pomocy finansowej Unii tylko wtedy, gdy istnieje pisemna umowa pomiędzy zainteresowanymi Państwami Członkowskimi lub pomiędzy Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi, dotycząca ukończenia odcinka transgranicznego.

- Projekty mające na celu usunięcie wąskich gardeł w kolei, śródlądowych drogach wodnych, portach morskich i śródlądowych, jak również drogach w przypadku Państw Członkowskich nieposiadających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku Państw Członkowskich, lub ich części z odizolowaną siecią bez kolejowego transportu towarowego na długich dystansach.
- Inne projekty infrastrukturalne dla kolei, śródlądowych dróg wodnych, portów morskich i śródlądowych, jak również dróg w przypadku Państw Członkowskich nieposiadających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku Państw Członkowskich, lub ich części z odizolowaną siecią bez kolejowego transportu towarowego na długich dystansach.
- Techniczne, prawne, finansowe analizy, jak również studium wykonalności w celu oceny potencjału Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub innych schematów wsparcia projektu, jak również przygotowanie dokumentacji przetargowej oraz procedur zezwoleń o ile projekty te są zlokalizowane w Sieci Bazowej w punktach 2 lub 3 części I Załącznika I Rozporządzenia CEF.

a) Kolej (w ramach priorytetów 3.1.1 oraz 3.1.2)

Priorytet przeznaczony tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności.

W ramach tego priorytetu, tylko Działania (roboty lub prace studyjne) związane z następującymi odcinkami mogą być finansowane:

- Wstępnie określone odcinki korytarza sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 2 Rozporządzenia CEF; oraz
- Inne odcinki sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 3 Rozporządzenia CEF.
- Działania powinny być zgodne z rozdziałem III (sieć bazowa) Wytycznych ws. TEN-T.

Pierwszeństwo będą miały kwalifikowalne działania skierowane na:

- wstępnie określone projekty transgraniczne w korytarzach sieci bazowej lub na innych odcinkach korytarza sieci bazowej;

- wstępnie określone projekty transgraniczne w korytarzach sieci bazowej lub na innych odcinkach sieci bazowej, które zapewniają połączenie między dwoma Państwami Członkowskimi przez terytorium państwa trzeciego;
- Projekty mające na celu przyspieszenie usuwania wąskich gardeł (pod względem wydajności i jakości usług), które utrudniają przepływ ruchu na wstępnie określonych odcinkach lub innych odcinkach sieci bazowej, jak określono powyżej;
- Projekty poprawiające bezpieczeństwo kolei, w tym rozmieszczenie systemu kolejowej komunikacji radiowej (GSM-R) w zakresie bezpieczeństwa komunikacji głosowej, zwłaszcza w odniesieniu do połączeń alarmowych, zgodnych ze specyfikacjami technicznymi określonymi w Rozporządzeniu Komisji 2016/919/UE²
- Jeśli to konieczne, połączenia między koleją a innymi gałęziami transportu, w szczególności z żeglugą śródlądową i transportem morskim.
- Prace studyjne, które powinny przyczynić się do uruchomienia realizacji prac na odcinkach lub ich częściach, które są najbardziej istotne dla powodzenia danego korytarza sieci bazowej, jako całości, czyli które mają istotne znaczenie dla sprawnego przepływu ruchu wzdłuż całej osi i, jeśli niezakończone w ustalonym okresie czasu, zredukowałyby korzyści z inwestycji dokonanych w innych częściach osi. Pierwszy priorytet będą miały te zadania, gdzie Państwo Członkowskie bezpośrednio zaangażowane nadało pierwszeństwo w odniesieniu do odpowiednich odcinków w swoich procesach podejmowania decyzji politycznych oraz w swoim planie inwestycyjnym. Priorytet będą miały również prace studyjne gdzie działania zostały skoordynowane poza granicami kraju, Partnerstwa Publiczno-Prywatne lub inne zoptymalizowane programy finansowania oraz które powodują udzielenie zamówień na wykonanie robót budowlanych.

„Project pipeline” wynikający z analizy korytarzy powinien być należycie uwzględniony.

Przypomina się Wnioskodawcom, aby brali pod uwagę przepisy Dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.³

Proponowane działania obejmujące stacje, a w szczególności budynki stacji, mają niższy priorytet, chyba, że dotyczą one składowa infrastruktury kolejowej. Jeśli zawarte we wniosku, powinny być jasno opisane, określone i wycenione oddzielnie.

Wsparcie nie jest przeznaczone na utrzymanie.

b) Szczegółowe warunki dotyczące wspólnych projektów dotyczących wcześniej określonych odcinków linii kolejowych korytarza sieci bazowej oraz projektów ERTMS na roboty

² Rozporządzenie Komisji 2016/99 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „serwanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 158, 15.6.2016, str. 1-79)

³ Dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (OJ L 191, 18.7.2008, p.1)

W ramach tego priorytetu projekty dotyczące obu następujących elementów mogą być finansowane:

- wstępnie zidentyfikowane odcinki korytarza sieci bazowej do realizacji rzeczowej wliczając elementy interoperacyjne (**tylko roboty**); oraz
- wdrożenie ERTMS (**roboty przytorowe tylko wzdłuż tych samych odcinków realizowanych rzeczowo**)

Te propozycje projektów mają być przedłożone jako „**połączone wstępnie zidentyfikowane projekty dotyczące realizacji linii kolejowej oraz robót przytorowych ERTMS**” i przedstawiają:

- roboty kolejowe, oraz
- działania wdrożeniowe ERTMS

i określać, dla każdego komponentu, wycenę kosztów.

Projekty te powinny przyczynić się do osiągnięcia celów dla Kolei, jak określono w pkt 3.1.1 a) i do wdrożenia ERTMS, jak określono w punkcie 3.1.4.1

Wnioskodawcy wniosków dotyczących “połączonych wstępnie zidentyfikowane projektów dotyczące realizacji linii kolejowej - robót przytorowych ERTMS” są proszeni o załączenie we wniosku informacji wymaganych do wdrożenia ERTMS w odniesieniu do prac wyszczególnionych w sekcji 3.1.4.1.c, zawierających przynajmniej:

- Identyfikację określonej linii i jej głównych cech, wliczając lokalizację, długość, jedno/dwutorowość, typ przewozu np. transport, przewóz pasażerów lub mieszany, itd.;
- Cechy i opis podsystemu ERTMS, który ma zostać zainstalowany uwzględniając szczegóły dotyczące CCS TSI, linię bazową, poziom, elementy interoperacyjności i opcjonalne funkcjonalności jak np. użycie Euroloop;
- Przewidywany termin, w którym sekcja wyposażona w podsystem ETCS zostanie dopuszczona do eksploatacji.

c) Śródlądowe drogi wodne i porty śródlądowe (w ramach priorytetów 3.1.1 oraz 3.1.2)

Priorytet przeznaczony tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności.

Konkretnym celem jest wzmocnienie wkładu śródlądowych dróg wodnych i portów w zrównoważoną europejską sieć transportu towarowego, w szczególności w korytarze sieci bazowej, zgodnie z ramami polityki Naiades II przyjętej przez Komisję w dniu 10 września 2013 roku ⁴.

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego NAIADES II /* COM/2013/0623 wersja ostateczna

W ramach tego priorytetu, tylko działania (roboty lub prace studyjne) związane z następującymi odcinkami mogą być finansowane:

- wstępnie określone odcinki korytarzy sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 2 Rozporządzenia CEF; oraz
- pozostałe odcinki sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 3 Rozporządzenia CEF;
- **bazowe** porty śródlądowe określone w Załączniku II pkt 2 Wytycznych TEN-T; lub
- rozwój infrastruktury nadbrzeżnej portów śródlądowych zlokalizowanych na odcinkach korytarzy sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 2 Rozporządzenia CEF;

Tylko działania zgodne z rozdziałem III (sieć bazowa) Wytycznych TEN-T oraz szczególnymi wymaganiami rozdziału II, sekcja 2 (Artykuły 14, 15 i 16) Wytycznych TEN-T w zakresie wymogów dla infrastruktury śródlądowych dróg wodnych mogą być finansowane.

Obiekty śródlądowych dróg wodnych oraz portów śródlądowych sfinansowane w ramach CEF muszą być dostępne do wykorzystania przez wszystkich operatorów na zasadzie niedyskryminacji.

W odniesieniu do dróg wód śródlądowych, priorytet nadano:

- Modernizacji dróg wodnych w celu osiągnięcia stabilnych lub ulepszonych warunków nawigacyjnych i/lub większą zdolność do przepłynięcia statków w rozumieniu Artykułów 15 i 16 Wytycznych TEN-T;
- Tworzenie nowych dróg wodnych;
- Budowa/rozbudowa/modernizacja śluz (w tym rozwoju systemów zdalnego sterowania), w celu poprawy ruchu statków i zestawów pchanych;
- Zwiększenie wysokości pod mostami;
- Urządzenia do kruszenia lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania w celu zapewnienia całorocznej żeglowności;
- Stworzenie i/lub modernizacja infrastruktury dla operacji cumowniczych oraz wodnych wzdłuż drogi wodnej do użytkowania i z dostępem dla wszystkich na zasadach niedyskryminacyjnych
- W przypadku, gdy właściwe, proponowane działania powinny zapewnić połączenia między śródlądowymi drogami wodnymi i innymi gałęziami transportu, w szczególności transportem kolejowym i morskim.

Dla portów śródlądowych, pierwszeństwo będzie miało zapewnienie lub ulepszenie następujących:

- Dostęp do portów śródlądowych i połączeń między portami śródlądowymi i odcinków kolejowej i drogowej sieci bazowej;
- Dostęp, w tym bezpieczny dostęp poprzez pomoce nawigacyjne, portów śródlądowych do śródlądowych dróg wodnych;

- Podstawowa infrastruktura w portach śródlądowych, zgodnie z Artykułem 16 g) Wytycznych TEN-T;
- Infrastruktura nadbrzeżnych terminali/platform taka jak obszary przechowywania i składowania zgodnie z Artykułem 16 g) Wytycznych TEN-T;
- Urządzenia do odbioru ropy i innych odpadów, w celu wspierania zrównoważonego rozwoju wodnych usług transportowych;
- Aplikacje ICT, w szczególności pilotażowe aplikacje Jednego Okienka, jak również aplikacje do usprawnienia formalności administracyjnych poprzez lepsze wykorzystanie technologii informacyjnych, komunikacji i pozycjonowania;
- Zapewnienie lub poprawa dostępu drogowego/kolejowego oraz połączenia w obrębie portów śródlądowych;
- Urządzenia do załadunku/przeładunku jak również do kruszenia lodu, usług hydrologicznych oraz pogłębiania portu i wejścia do portu w celu zapewnienia całorocznej żeglowności (urządzenia muszą być dostępne do wykorzystania przez wszystkich operatorów na zasadach niedyskryminacyjnych);
- Wprowadzenie i wdrożenie stałej infrastruktury w zakresie alternatywnych źródeł energii, np. tankowanie LNG oraz energia elektryczna z łądu.

Infrastruktura nadbrzeżnych terminali/platform musi być otwarta do użytku przez wszystkich operatorów na zasadach niedyskryminacyjnych. Proponowanym działaniom dotyczącym takiej infrastruktury musi towarzyszyć analiza wszystkich terminali i platform obsługujących ukierunkowane zaplecze oraz wykazujących szersze wymogi przepustowości dla docelowego zaplecza. Wsparcie dla infrastruktury nadbrzeżnych terminali/platform, takiej jak magazyny, nie może zostać przyznane.

Projekty rozwoju infrastruktury nadwodnej oznaczają infrastrukturę zwiększającą potencjał żeglowności w znaczeniu art. 15 i 16 Wytycznych TEN-T lub ulepszającą multimodalne połączenia nawodnych operacji transportowych. Wyklucza to infrastrukturę nie przynoszącą bezpośrednich korzyści dla nawodnych operacji transportowych.

Jeśli chodzi o wsparcie pogłębiania zarówno na śródlądowych drogach wodnych, jak i w portach śródlądowych, nie będą finansowane rutynowe utrzymaniowe prace pogłębiarskie; w ramach tego priorytetu mogą być finansowane jedynie inwestycyjne prace pogłębiarskie i odtworzeniowe prace pogłębiarskie. Odtworzeniowe prace pogłębiarskie mogą być finansowane wyłącznie w połączeniu z ogólnymi działaniami, które prowadzą do dobrego całorocznego stanu żeglowności danego odcinka drogi wodnej.

Tego rodzaju działania i urządzenia pogłębiarskie mogą być proponowane jedynie jako część projektów o szerszym zakresie, których głównym celem jest podniesienie poziomu podstawowej infrastruktury lub stworzenie nadwodnych terminali/platform.

Podobnie, zaproponowane działania związane z wprowadzeniem lub wykonaniem stałej infrastruktury dla alternatywnych źródeł energii jako główna część wniosku lub związane z infrastrukturą mobilną (z wyjątkiem urządzeń do kruszenia lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania), powinny być złożone do Priorytetu „Wdrażanie nowych technologii i innowacji we wszystkich gałęziach transportu, z naciskiem na obniżenie emisyjności, bezpieczeństwo i innowacyjne technologie służące propagowaniu zrównoważonego rozwoju, obsługi,

zarządzania, dostępności, multimodalności i efektywności sieci” wieloletnich zaproszeń do składania wniosków z 2016 roku, Cel objęty finansowaniem 2.

Wreszcie, działania na rzecz wdrażania Usług Informacji Rzecznejnie będą finansowane..

d) Drogi (w ramach priorytetów 3.1.1 oraz 3.1.2)

Priorytet przeznaczony tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności.

W ramach tego priorytetu, tylko Działania (roboty na odcinkach transgranicznych lub prace studyjne) związane z następującymi odcinkami mogą być finansowane:

- wstępnie określone odcinki Sieci Bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 2 Rozporządzenia CEF; oraz
- pozostałe odcinki Sieci Bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 3 Rozporządzenia CEF;

Działania te powinny być zgodne z Rozdziałem III (Sieć Bazowa) Wytycznych TEN-T i specyficznych wymogów Rozdziału II, sekcja 3 (drogi) Wytycznych TEN-T.

Pierwszeństwo będą miały działania dotyczące projektów transgranicznych na sieci bazowej.

Ponadto w przypadku Państw Członkowskich nieposiadających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku Państw Członkowskich, lub ich części z odizolowaną siecią bez kolejowego transportu towarowego i infrastruktury morskiej w Korytarzach Sieci Bazowej, pierwszeństwo będą miały działania dotyczące:

- Usuwania wąskich gardeł;
- Inne projekty infrastrukturalne.

Wnioskodawcom przypomina się również, iż środki będą przyznawane na Działania zgodne z Dyrektywami dotyczącymi bezpieczeństwa w ruchu drogowego⁵ oraz bezpieczeństwa w tunelach⁶.

Wsparcie nie jest przeznaczone na utrzymanie.

Prace studyjne powinny dotyczyć Działań, gdzie pierwotna decyzja inwestycyjna została już podjęta przed złożeniem wniosku o środki CEF, a w szczególności dokumentacja dotycząca projektowania, pozwoleń, w tym oceny oddziaływania na środowisko, itp., które są zbliżone do rzeczywistego wdrożenia tych Działań.

e) Porty morskie (w ramach priorytetów 3.1.1 oraz 3.1.2)

Priorytet otwarty tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności.

W ramach tego priorytetu, tylko Działania (roboty lub prace przygotowawcze) związane z następującymi odcinkami mogą być finansowane:

⁵ 2008/96/WE (OJ L 319 29.11.2008, p .59)

⁶ 2004/54/WE (OJ L 167, 30.4.2004, p.39)

- wstępnie określone odcinki korytarza sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 2 Rozporządzenia CEF; oraz
- pozostałe odcinki sieci bazowej, jak określono w załączniku I, część I pkt 3 Rozporządzenia CEF;

Działania te powinny być zgodne z Rozdziałem III (sieć bazowa) Wytycznych TEN-T i specyficznymi wymogami Rozdziału II, sekcja 4 (transport morski i autostrady morskie) Wytycznych TEN-T.

Wszystkie porty morskie sieci bazowej w kohezyjnych Państwach Członkowskich są objęte Załącznikiem I, Część I Rozporządzenia CEF.

Konkretne cele służą wsparciu rozwoju portów jako wydajnych i trwałych punktów wejścia i wyjścia w pełni zintegrowanych z infrastrukturą lądową, zgodnie z Komunikatem „Porty: siła napędowa rozwoju”⁷.

Pierwszeństwo będą miały kwalifikowalne działania nakierowane na:

- Połączenia od strony lądu do sieci bazowej (kolej, śródlądowe drogi wodne lub drogi jeśli inne połączenia od strony lądu nie są możliwe) o odpowiedniej wydajności i efektywności;
- Dostęp do portów mający na celu zapewnienie bezpiecznego dostępu od strony morza w formie falochronów, kanałów dostępu, śluz i pomocy nawigacyjnych;
- Podstawowa infrastruktura w postaci basenów wewnętrznych, ścian nabrzeży, pomostów, zasypu wykopów i rekultywacji;
- Urządzenia do odbioru ropy i innych odpadów, w tym pozostałości z płuczek, w celu spełnienia wymogów ochrony środowiska;
- Wdrożenie nowych urządzeń i technologii w zakresie zaopatrzenia i używania alternatywnych źródeł paliw lub energii, np. tankowanie LNG, energia elektryczna z lądu itp., zgodnie z Dyrektywą UE 2014/94⁸ z wyłączeniem wszelkich działań pilotażowych.

Wsparcie finansowe UE nie będzie przyznane na:

- obiekty w rozumieniu ruchomej infrastruktury działającej na rynku, magazynów i innych;
- jakiegokolwiek utrzymanie;
- dedykowaną infrastrukturę i zaplecze dla statków wycieczkowych;
- rozbudowę lub budowę nowych terminali towarowych i pasażerskich w portach;

⁷ COM(2013)295

⁸ Dyrektywa UE 2014/94 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 października 2014 w sprawie wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych (OJ L 307, 28.10.2014).

Wnioskodawcom przypomina się o możliwościach oferowanych przez inne instrumenty finansowe, takie jak Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych (EFIS) oraz Horyzont 2020.

Projekty powinny być planowane i przygotowane w oparciu o właściwą ocenę potrzeb.

W przypadku projektów związanych z dostępem do portu lub podstawową infrastrukturą, analiza rynku musi zostać przeprowadzona, a wyniki jasno przedstawione we wniosku.

Analiza rynku powinna obejmować analizę wpływu rynku na poziomie regionalnym i/lub krajowym w odniesieniu do możliwych konkurencyjnych portów ościennych. Projekty, które są częścią formalnej długoterminowej strategii rozwoju portu, obejmującej wszystkie porty w regionie, zgodnie z planem prac Korytarza, gdzie znajduje się port, powinny również przedstawiać oceny potrzeb i przeprowadzić analizę rynku. W takich przypadkach analiza będzie jednak mniej szczegółowa i nie należy dokumentować wpływu na konkurencyjne porty. W stosownych przypadkach ocena wymaganych wymian intermodalnych z koleją i żeglugą śródlądową musi być również wykonywana i przedstawiona we wniosku. W związku z tym Komisja weźmie pod uwagę jakość analizy wykazującej, że zdolność przeładunkową portu i zdolności w zakresie usług kolejowych i/lub żeglugi śródlądowej w korytarzu są kompleksowo ukierunkowane.

Prace studyjne powinny dotyczyć projektów, gdzie pierwotna decyzja inwestycyjna została już podjęta, a w szczególności badań dotyczących projektowania, pozwoleń, w tym oceny oddziaływania na środowisko itp. które są bliskie rzeczywistego wdrożenia tych działań.

Pierwszeństwo będą miały projekty w portach posiadających rozliczenia finansowe w zgodzie z Dyrektywą 2006/111/WE.⁹

3.1.3. Interoperacyjność kolei

Priorytet otwarty tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności.

Cele ogólne

Ogólnym celem jest osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei w Unii Europejskiej poprzez spełnienie przepisów określonych w Dyrektywie 2008/57/WE oraz, w oparciu o tę Dyrektywę, w szczególności tych z Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) dotyczących Telematycznych Aplikacji dla Pasażerów (TAP) oraz Telematycznych Aplikacji dla Przewozów Towarowych (TAF). Tym samym, w przypadku linii kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, zgodność z wymogami infrastruktury określonymi w Wytocznych TEN-T powinna być zapewniona.

Cele szczegółowe

Interoperacyjność powinna być promowana poprzez następujące cele szczegółowe:

- Zapewnienie łatwego dostępu użytkowników do informacji na temat trasy, czasu i dostępności, w tym konsultacji i upowszechniania działań na rzecz promocji TAP i TAF

⁹ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2016 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między Państwami Członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi i/lub umożliwiającymi identyfikację wykorzystania środków publicznych (OJ L 318,17.11.2006, p.17)

- Zapewnienie zgodności systemu kolei i jego podsystemów z TSI, w szczególności w zakresie infrastruktury, energii, taboru kolejowego dla pasażerów i transportu towarów, obsługi, aplikacji telematycznych, systemu sterowania ruchem kolejowym, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych
- Uproszczenie procedury wydawania pozwoleń, oddania do eksploatacji i wykorzystania taboru na sieci kolejowej Unii
- Zapewnienie zgodności z innymi odpowiednimi wymaganiami Wytycznych TEN-T

Wnioski w ramach tego priorytetu:

- mogą dotyczyć więcej niż jednej z poniższych dziedzin;
- mogą być realizowane w jednym lub kilku Państwach Członkowskich;
- nie mogą dotyczyć działań związanych z ERTMS.

a. Interoperacyjność system kolejowego, jak określono w Dyrektywie 2008/57/WE:

Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI) dotyczące Telematycznych Aplikacji dla Pasażerów (TAP) oraz Telematycznych Aplikacji dla Przewozów Towarowych (TAF).

Wnioski mają na celu zapewnienie łatwego dostępu dla użytkowników do informacji na temat trasy, czasu i dostępności, w tym konsultacji i upowszechniania działań na rzecz promocji TAP i TAF. W szczególności, aplikacja musi wykazać swój wkład w:

- Zapewnienie zarządzania jakością danych dla TSI TAP (dostępność danych o rozkładzie jazdy w formacie B4, dostępności danych taryfowych w formatach B1 – B3);
- Wspieranie małych i średnich Przedsiębiorstw Kolejowych we wdrażaniu TAP (harmonogram wymiany danych rozkładu jazdy zgodnie z B4, wymiana danych taryfy zgodnie z B1 – B3, rezerwacje w formacie B5, bilety drukowane w domu w formacie B7, pomoc PRM w formacie B10);
- Wspieranie interesariuszy kolejowych w rozwijaniu wspólnych Telematycznych Plików Odniesienia przez połączenie Plików Odniesienia TAP i TAF do wykorzystania w ramach telematyki i innych rejestrach, które będą prowadzone w ramach Telematyki i przez inne rejestry zarządzane przez ERA lub sektor kolejowy;
- Wspieranie Zarządców Infrastruktury i Przedsiębiorstw Kolejowych we wdrażaniu i zapewnieniu zgodności systemu kolei i jego podsystemów z TAP i TAF TSI opracowanie i wdrożenie unikalnego identyfikatora pociągu zgodnie z zobowiązaniem wyrażonym w master planach TSI TAP i TAF zastąpienia Operacyjnego Numeru Pociągu będącego w użyciu.
- Wspieranie przedstawicieli kolei (Zarządców Infrastruktury, posiadaczy wagonów, Przedsiębiorstw Kolejowych oraz innych organizacji/firm związanych z koleją) przy wdrażaniu zgodnych baz danych TAP i TAF TSI i/lub narzędzi (jak np. dla oceny zgodności taboru z infrastrukturą, powiadomień o ograniczeniach infrastrukturalnych, dane taboru, dane operacyjne przewozu do śledzenia wagonów/przemieszczania intermodalnych jednostek, danych taryfowych, rozkładu jazdy, rejestru TAP i innych rejestrów powiązanych z TAP);
- Wspieranie Zarządców Infrastruktury i Przedsiębiorstw Kolejowych we wdrażaniu i zapewnieniu zgodności systemu kolei i jego podsystemów z TAP i TAF TSI. Na

przykład, podzbiór funkcji, takich jak informacje o kursowaniu pociągów, zapytanie o trasę, zakłócenia w dostarczaniu usług, przygotowanie pociągu oraz plików odniesienia dla Europejskich Zarządców Infrastruktury oraz Przedsiębiorstw Kolejowych lub wstępnie ustalone trasy pociągów i ładowność rezerwowa, zarządzanie ruchem przez Kolejowe Korytarze Towarowego;

- Wspieranie Przedsiębiorstw Kolejowych we wdrażaniu i zapewnieniu zgodności systemu kolei i jego podsystemów z TSI TAF poprzez wdrożenie Elektronicznego Listu Przewozowego zgodnie z wymogami TAF i włączenie intermodalnej informacji, w celu usunięcia brakujących połączeń między różnymi rodzajami transportu.

b. Zgodność systemu kolei z Interoperacyjnością¹⁰ i Dyrektywami Bezpieczeństwa¹¹ (wliczając TSI inne niż TAF/TAP) oraz Wytycznymi TEN-T

W ramach tego konkretnego celu, wnioski powinny dotyczyć redukcji różnorodności sieci, jeśli to możliwe poprzez zapewnienie zgodności podsystemów kolejowych z Dyrektywami Interoperacyjności i Bezpieczeństwa (wliczając TSI inne niż TAF/TAP, a zwłaszcza Infrastrukturę, Energię, Tabor (wliczając Hałas), Działanie, Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych), i/lub z wymogami infrastrukturalnymi, obejmującymi albo kompleksową albo bazową sieć, ustalonymi w Wytycznych TEN-T.

W szczególności wnioski powinny dotyczyć jednego lub większej ilości następujących celów:

- Wspieranie, poprzez roboty prowadzące do zmniejszenia różnorodnością stałego wyposażenia kolei, a tym samym do otwarcia rynków dostaw, w tym, w miarę możliwości, zapewnienie zgodności TSI stałych instalacji kolejowych, przede wszystkim w dziedzinie infrastruktury i podsystemów energii;
- Przyczynianie się do rozwoju modelu ryzyka konkretnej lokalizacji dla Europejskiego Systemu Kolejowego w celu ustanowienia wyraźnego związku pomiędzy zmierzonym poziomem ryzyka na poziomie europejskim i zmian w infrastrukturze kolei. W rezultacie powinno być możliwe oszacowanie korzyści bezpieczeństwa z inwestycji poczynionych w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej lub celowych inwestycji gdzie dostarczy to największych korzyści. Może to wspierać konwergencję poziomu ryzyka w całej Europie oraz wspierać rozwój Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego;
- Wspieranie Przedsiębiorstw Kolejowych we wdrażaniu i zapewnieniu zgodności systemu kolei i jego podsystemów z Dyrektywami dotyczącymi Interoperacyjności i Bezpieczeństwa włączając specyfikacje techniczne dla interoperacyjności dotyczące działania podsystemów i zarządzania ruchem, taborem i wagonami;
- Wspieranie rozwoju i tworzenia rejestrów interoperacyjności, w szczególności rejestru infrastruktury dla całej istniejącej infrastruktury. Powinno to zapewnić spójność pomiędzy rejestrami interoperacyjności i innymi istniejącymi rejestrami. Aby uzyskać więcej informacji, należy zapoznać się z badaniami Europejskiej Agencji Kolejowej dotyczącymi Spójności i Zgodności Rejestrów¹².

¹⁰ Dyrektywa 2008/57/WE

¹¹ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (OJ L 164, 30.4.2004, p.44).

¹² <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/ERA-REP-15-2012%20on%20Study%20on%20Coherence%20and%20Consistency%20of%20Registers.pdf>.

3.1.4. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)

Priorytet otwarty dla wszystkich Państw Członkowskich

Cele ogólne

Celem ogólnym jest wdrożenie ERTMS na transeuropejskiej sieci bazowej, wliczając komponenty przytorowe oraz pokładowe.

Wszystkie działania wspierane przez CEF przyczyniają się do realizacji celów takich jak uzupełnienie brakujących odcinków, usuwania wąskich gardeł, zwiększenia interoperacyjności kolei, oraz, w szczególności, poprawę odcinków transgranicznych. Powinny być one zgodne z Rozporządzeniem Komisji 2016/919/UE lub jego późniejszymi wersjami oraz z Dyrektywą 2008/57/WE oraz Dyrektywą 2016/797/WE oraz Dyrektywą 2016/798/WE.

ERTMS Poziom 2 (B2) oznacza zbiór specyfikacji #1 w tabeli A2.1 Załącznika A do Rozporządzenia Komisji 2016/919/UE

ETCS Poziom 3 (B3) oznacza zbiór specyfikacji #2 i #3 w tabeli A2.2 i A2.3 Załącznika A do Rozporządzenia Komisji 2016/919/UE.

B2 może być kwalifikowalne, jeśli wdrożone zostaną pakiet 203 opisany w załączniku A do Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 i odpowiednie środki zaradcze określone w raportach Wyjściowej Oceny Zgodności (<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/ERTMS/Pages/Current-Legal-Reference.aspx>).

Wdrażanie pokładowego i przytorowego ERTMS nie może być składane wspólnie w jednym wniosku.

Cele szczegółowe:

W ramach konkursu, który ma zostać ogłoszony w ramach puli ogólnej, mają zastosowanie następujące warunki kwalifikowalności:

- Projekty przytorowe, w tym odpowiednie działania przygotowawcze, powinny być zgodne z B3 lub B2, przy czym pierwszeństwo będzie przyznawane B3 i lokalizacjom na Sieci Bazowej, z pierwszeństwem dla odcinków transgranicznych w Korytarzach Sieci Bazowej (CNC).

Projekty pokładowe:

- Modernizacja i/lub unowocześnienie zgodnych z B3 komponentów pokładowych, z pierwszeństwem dla ruchu międzynarodowego.

W ramach konkursu, który ma zostać ogłoszony w puli kohezyjnej, mają zastosowanie następujące warunki kwalifikowalności:

- Projekty przytorowe, w tym odpowiednie działania przygotowawcze, powinny być zgodne z B3 lub B2, przy czym pierwszeństwo będzie przyznawane B3 i lokalizacjom w Sieci Bazowej, z pierwszeństwem dla Korytarzy Sieci Bazowej (CNC).

Projekty pokładowe:

- Modernizacja i/lub unowocześnienie zgodnych z B3 komponentów pokładowych, z pierwszeństwem dla ruchu międzynarodowego.

3.1.4.1. Wdrożenie przytorowego ERTMS

a) Opis

Wnioski dotyczące wdrożenia przytorowego ERTMS zgodnie z B2 lub B3, przy czym pierwszeństwo będzie przyznawane B3 lub modernizacja linii do wersji zgodnej z B3 lub działania przygotowawcze

Wdrożenie oznacza:

- wyposażenie w ERTMS odcinka linii kolejowej (już w eksploatacji lub w trakcie budowy), niewyposażonej dotąd w ten system.

Modernizacja oznacza:

- wyposażenie w ERTMS/ETCS B3 lub B2 linii kolejowej będącej w eksploatacji i wyposażonej w wersję ERTMS/ETCS niekompatybilną ze zbiorem specyfikacji (B2 lub B3) jak określono w Rozporządzenie Komisji 2016/919/UE

- wyposażenie w B3 linii kolejowej będącej w eksploatacji i wyposażonej w B2.

Działania przygotowawcze oznaczają:

- działania niezbędne do przygotowania wdrożenia projektu zgodnie z art. 2(6) Rozporządzenia CEF w celu przyspieszenia wdrażania ERTMS. Działania przygotowawcze powinny być podstawą do ogłoszenia procedury przetargowej w zakresie wdrożenia ERTMS.

b) Istotne warunki

Wyłączone z zakresu stosowania tego konkretnego celu są:

- Wnioski dotyczące wyłącznie elementów GSM-R systemu ERTMS;
- Roboty związane z systemem (systemami) Klasy B i/lub Specyficznym Modułem Transmisyjnym (STM).

Wdrożenie ERTMS i działania przygotowawcze nie mogą być złożone w jednym wniosku.

Studia wykonalności mogą być przedstawione tylko jako część pakietu działań przygotowawczych i nie są kwalifikowalne jako samodzielne dokumenty .

c) Informacje, które należy zawrzeć we wniosku:

Dla wniosków związanych z **modernizacją ERTMS (roboty)**:

- Identyfikację określonej linii i jej głównych cech, wliczając lokalizację, długość, jedno/dwutorowość, typ przewozu np. transport, przewóz pasażerów lub mieszany, itp.;
- Charakterystykę oraz opis podsystemu przytorowego ERTMS planowanego do zainstalowania , uwzględniającego szczegóły w zakresie CCS TSI, linię bazową, poziom, elementy interoperacyjności oraz opcjonalne funkcje jak np. użytkowanie Euroloop
- Opis planowanych testów, zgodnie z obowiązującą techniczną specyfikacją interoperacyjności, które mają być wykonane na jednostkach pokładowych dostarczonych przez przynajmniej jednego innego dostawcę temu, który zarządza wyposażeniem linii. Jednostki pokładowe użyte do testów powinny być zgodne z techniczną specyfikacją interoperacyjności;
- Przewidywaną datę, kiedy przytorowy podsystem ETCS będzie dopuszczony do eksploatacji;

- Dowody działań zrealizowanych/planowanych w celu uzyskania pozwolenia na wprowadzenie linii do eksploatacji po jej modernizacji,
- Zidentyfikowanie i uzasadnienie kwalifikowalnych prac dotyczących wyposażenia przytorowego (objętych definicją w Artykule 2(5) Rozporządzenia CEF), które są niezbędne do modernizacji do poziomu 2 ETCS (np. modernizacja lub odnowienie blokad);
- Opis przepisów w zakresie rozwiązań technicznych dla przewidywanego ERTMS, zgodnie z art. 19 Dyrektywy UE 2016/797:
 - o Zapewnienie dostępu do szczegółów w zakresie rozwiązań technicznych,
 - o prognozę spotkań technicznych oraz możliwych audytów ze strony Europejskiej Agencji Kolejowej.
- W przypadku wniosków obejmujących element GSM-R, informacje dotyczące zakłóceń, np. identyfikacja problemu, podjęte/planowane środki łagodzenia, itp.;
- Informacje na temat umów kontraktowych z dostawcą (dostawcami), np. postanowienie (postanowienia) dotyczące aktualizacji oprogramowania, korekta błędów (ów), utrzymanie, itp.

Dla wniosków związanych z **modernizacją** ERTMS (roboty):

- Identyfikację określonej linii i jej głównych cech, wliczając lokalizację, długość, jedno/dwutorowość, typ przewozu np. towarowy, pasażerski, mieszany, itp.;
- Kompleksowy opis już zainstalowanego przytorowego podsystemu ETCS, w tym szczegóły CCS TSI, linia bazowa, poziom i opcjonalne funkcje, takie jak na przykład wykorzystanie Euroloop;
- Kopia zezwolenia dopuszczającego linię wyposażoną w ETCS do ruchu, wydanego przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
- Należy przedłożyć istniejące świadectwa i deklaracje podsystemu oraz świadectwa i deklaracje zgodności interoperacyjnych elementów. Szczegółowy opis wszelkich odstępstw, jego ograniczeń i warunków korzystania, zgodnie z wzorem przygotowanym przez Europejską Agencję Kolejową¹³ ;
- Kompleksowy opis ostatecznego przytorowego podsystemu ERTMS na zakończenie Działania, w tym szczegóły CCS TSI i zestawu specyfikacji oraz linie bazową, poziom i opcjonalne funkcje, takie jak na przykład wykorzystanie Euroloop;
- Opis strategii testów, zgodnie z właściwą specyfikacją techniczną dla interoperacyjności, które mają być wykonane z urządzeniami pokładowymi dostarczonymi przez co najmniej jednego dostawcę innego, niż ten odpowiedzialny za urządzenia linii. Urządzenia pokładowe wykorzystywane do testów muszą być zgodne ze specyfikacją techniczną dla interoperacyjności.
- Określenie i uzasadnienia dla kwalifikowalnych prac infrastrukturalnych dla urządzeń przytorowych (odpowiadających definicji z art. 2(5) Rozporządzenia CEF), które niezbędne są dla modernizacji do poziomu 2 ETCS (np. modernizacja lub odnowienie nastawnic);
- Spodziewana data, w której linia pozwoli na wykonywanie przewozów komercyjnych przez pojazdy wyposażone w ETCS B2/B3;
- Potwierdzenie działań wykonanych/planowanych w celu otrzymania zezwolenia na dopuszczenie linii do użytkowania po jej modernizacji, w tym informacje o lub potwierdzenie zaangażowania krajowych organów ds. bezpieczeństwa i organów oceny

¹³ <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/ERTMS/Pages/Certification-issues.aspx>

zgodności;

- Opis zapisów przewidzianego rozwiązania technicznego ERMTS zgodnie z art. 19 Dyrektywy (UE) 2016/797:
 - o udzieleniu dostępu do szczegółów rozwiązań technicznych,
 - o prognozę spotkań technicznych i możliwych audytów Europejskiej Agencji Kolejowej
- W przypadku wniosków obejmujących element GSM-R, informacje dotyczące zakłóceń, np. identyfikacja problemu, podjęte/planowane środki łagodzenia, itp.;
- Informacje na temat umów kontraktowych z dostawcą (dostawcami), np., postanowienia (y) dotyczące aktualizacji oprogramowania, korekty błędów (ów), utrzymanie, itp.

Dla wniosków związanych z **działaniami przygotowawczymi**

- Opis proponowanych działań przygotowawczych, w tym ich wkład w późniejsze fizyczne wdrażanie ERTMS;
- Identyfikację określonej linii i jej głównych cech, wliczając lokalizację, długość, jedno/dwutorowość, system kontroli pociągu będący w użyciu, typ przewozu np. towarowy, pasażerski, mieszany, itp.;
- Charakterystyka podsystemu przytorowego ERTMS, który ma być zainstalowany, uwzględniającego szczegóły w zakresie CCS TSI, linię bazową, poziom, elementy interoperacyjności oraz opcjonalne funkcje jak np. wykorzystanie Euroloop, jak również czas jego wdrożenia i przewidywaną datę dopuszczenia do eksploatacji, jeśli jest dostępna do czasu złożenia wniosku;
- Uzasadnienie potrzeby działań przygotowawczych przed procesem udzielania zamówienia na wdrożenie ERTMS;
- Informację wskazującą, że procedura przetargowa zostanie rozpoczęta przed końcową datą na którą wnioskowane jest wsparcie we wniosków złożonych w tym naborze.
- Opis zapisów przewidzianego rozwiązania technicznego ERMTS zgodnie z art. 19 Dyrektywy (UE) 2016/797:
 - o udzieleniu dostępu do szczegółów rozwiązań technicznych,
 - o prognozę spotkań technicznych i możliwych audytów Europejskiej Agencji Kolejowej

d) Warunki finansowania

Jako uzupełnienie ogólnych zasad finansowania ustanowionych w niniejszym Programie Prac, stosuje się następujące.

Koszty kwalifikowalne na wdrożenie linii są ograniczone do 260 000 EUR na kilometr podwójnego toru wyposażonego w ERTMS.

Prace infrastrukturalne wyposażenia przytorowego (objęte definicją Artykułu 2.5 Rozporządzenia CEF), które są niezbędne do wdrożenia poziomu 2 ETCS (np. modernizacja lub odnowienie blokad) mogą również być finansowane i nie posiadają górnej granicy wsparcia finansowego. W tym przypadku wnioskodawca (wnioskodawcy) powinni dostarczyć dokładne informacje techniczne i finansowe uzasadniające koszty i odpowiednie żądane wsparcie CEF. W przypadku Państw Członkowskich spoza Funduszu Spójności, dla tych prac infrastrukturalnych odpowiedni poziom współfinansowania wynosi 40%.

Wnioskodawcy powinni przedstawić roboty infrastrukturalne jako (a) odrębne działanie

(działania) w celu ich technicznego i finansowego odróżnienia od modernizacji ERTMS oraz dalszej oceny.

Koszty kwalifikowalne dla wyposażenia linii, zapewniając że są należycie uzasadnione, posiadają określonego limitu i powinny być oceniane indywidualnie. W takich przypadkach wnioskodawca (-y) powinni zapewnić dokładną i szczegółową informację finansową poświadczającą całkowite koszty oraz odpowiednio wsparcie wnioskowane w ramach CEF.

Koszty kwalifikowalne dla **działań przygotowawczych** nie mają określonego górnego limitu i będą określone indywidualnie. W tym przypadku wnioskodawca (wnioskodawcy) powinni dostarczyć dokładne informacje techniczne i finansowe uzasadniające koszty i odpowiednie żądane wsparcie CEF.

e) Raporty (które będą wymagane w ramach umów o dotacje dla projektów wybranych do finansowania UE):

Ocena ostatecznego wyniku działań wspartych z CEF będzie oparta na kompletności i wykazaniu zgodności ze specyfikacją techniczną interoperacyjności raportów wymienionych poniżej.

Rezultaty z wybranego wniosku i realizowanego w ramach tego konkretnego celu obejmują:

i. Dla modernizacji i wdrażania ERTMS:

- Zasady inżynierskie i scenariusze testów operacyjnych zgodnie z definicją ustanowioną w rozdziale 6 Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919;
- Lista zagrożeń dla interoperacyjności i odpowiednie działania zaradcze. Lista ta musi być aktualizowana podczas wdrażania działania w oparciu o kamienie milowe projektu i będzie wykorzystywana do monitorowania potencjalnych odstępstw od Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919;
- Informacje o wynikach testów (raport z testu wraz ze scenariuszami operacyjnymi) zgodnie z najnowszą mającą zastosowanie specyfikacją dla interoperacyjności, wykonanych z urządzeniami pokładowymi dostarczonymi przez co najmniej jednego dostawcę innego, niż ten odpowiedzialny za urządzenia linii. Urządzenia pokładowe wykorzystywane do testów muszą być zgodne ze specyfikacją techniczną dla interoperacyjności.
- Deklaracja WE zgodności dla każdego składnika interoperacyjności istotnego dla ERTMS wystawiona przez dostawcę lub upoważnionego przedstawiciela dostawcy, mającego siedzibę na terytorium Unii, w tym certyfikat zgodności z organów notyfikowanych do spraw oceny zgodności; Deklaracja zgodności WE powinna być zgodna z Dyrektywą 2008/57/WE;
- Deklaracja weryfikacji WE podsystemu wystawiona przez wnioskodawcę dla każdego zainstalowanego podsystemu sterowania ruchem kolejowym wliczając certyfikat weryfikacji WE podsystemu z Organu Notyfikowanego oraz raport oceny bezpieczeństwa zgodnie z sekcją 3.2.1 Dyrektywy 2016/919; Deklaracja weryfikacji WE powinna być zgodna z Dyrektywą 2008/57/WE; Techniczna zgodność szczegółów certyfikatów powinna być zapewniona przy użyciu wzoru stosowanego przez Europejską Agencję Kolejową¹⁴.
- Kopia wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do użytkowania podsystemu sterowania ruchem kolejowym lub zezwolenie na wypadek wymagalności rozszczenia płatności końcowej.

Wszystkie rezultaty muszą zostać przedłożone, najlepiej w datach kamieni milowych

¹⁴ <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/ERTMS/Pages/Certification-issues.aspx>

wskazanych w umowie dotacji, a także zostaną ocenione w ścisłej współpracy z Europejską Agencją Kolejową.

ii. dla działań przygotowawczych:

- Dokumentacja i inne rezultaty przyczyniające się do szybkiego uruchomienia ERTMS na odcinkach CNC;
- Potwierdzenie, że wyniki prac przygotowawczych są włączone i brane pod uwagę w procedurze przetargowej na uruchomienie ERTMS;
- Potwierdzenie uruchomienia procedury zamówień do daty końcowej dla finansowania wnioskowanego we wniosku składanym w ramach tego konkursu.

Wszystkie rezultaty muszą zostać przedłożone, najlepiej w datach kamieni milowych wskazanych w umowie o udzielenie dotacji, a także zostaną ocenione w ścisłej współpracy z Europejską Agencją Kolejową.

3.1.4.2. Wdrożenie pokładowego ERTMS

a) Opis

W ramach tego celu szczegółowego mogą być finansowane propozycje mające na celu modernizację lub ulepszenie (prace) ERTMS zgodnym z BS pojazdów już operujących na unijnej sieci kolejowej, przy czym pierwszeństwo przyznawane będzie ruchowi międzynarodowemu.

Ulepszenie oznacza

- instalację urządzeń ERTMS zgodnych z B3 (hardware, software, GSMR w przypadku poziomu 2) w istniejących pojazdach już eksploatowanych i wcześniej niewyposażonych w ten system.

Modernizacja oznacza

- uruchomienie urządzeń ERTMS B3 w istniejącym, już eksploatowanym pojeździe (zatwierdzonym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa do czasu składania wniosku) wyposażonym w ERTMS zgodny ze standardem przed B2 lub z B2.

Działania szkoleniowe, konkretna wiedza ad-hoc w sprawie śledzenia postępów projektu lub inne niezbędne wsparcie mogą być zawarte we wniosku MŚP.

b) Istotne warunki

Roboty związane z systemem (systemami) Klasy B są wyłączone z zakresu określonego celu.

Roboty związane z połączeniem ETCS i Specyficznym Modułem Transmisyjnym (STM) również mogą być finansowane. Jednakże koszty związane tylko z wyposażeniem STM nie mogą być finansowane.

Pojazdy muszą być dopuszczone do eksploatacji w sieci kolejowej w UE (w co najmniej jednym Państwie Członkowskim) przed złożeniem wniosku. Dla wniosków dotyczących modernizacji, dokumenty autoryzacyjne muszą określać obecnie zainstalowaną wersję ERTMS, łącznie z informacjami dotyczącymi opcji, poziomu, wersji oprogramowania, sprzętu, itp.

c) Informacje, które muszą być zawarte we wniosku

W celu ułatwienia oceny, wnioskodawcy zobowiązani są do udzielenia informacji związanych z:

i) Dla wniosków związanych z **ulepszeniem ERTMS (roboty)**:

- Identyfikacja typu pojazdu (typów pojazdów), w tym jego podstawowych

cech, dostawcy, numerów seryjnych pojazdów, które mają być zmodernizowane, itp.;

- Kompleksowy opis obecnego podsystemu pokładowego, uwzględniający szczegóły w zakresie TSI CCS, linię bazową, opcjonalne funkcje oraz kopię dopuszczenia do eksploatacji pokładowego ERTMS
- Opis procedury autoryzacji, uwzględniający dowód działań zrealizowanych/planowanych w celu uzyskania dopuszczenia pojazdu (pojazdów) do eksploatacji;
- Identyfikacja linii, na której (których) są używane i/lub mogą być używane w najbliższej przyszłości;
- Opis testów, które będą przeprowadzone zgodnie z techniczną specyfikacją interoperacyjności w celu zapewnienia, że pojazdy z wbudowanym ETCS B3 mogą poruszać się po liniach z zabudowanym ETCS po ulepszeniu; Opis powinien zawierać próbę zgodności strategii z urządzeniami pokładowymi (akredytowane laboratoria, testowanie na miejscu, etc.) wnioskowane scenariusze (np. scenariusze dostawców, scenariusze linii kolejowych) oraz role Organu (-ów) notyfikującego (-ych). W przypadku wniosków obejmujących element GSM-R, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące zakłóceń, np. identyfikacja problemu, podjęte/planowane środki łagodzenia, itp.;
- Informacje na temat umów kontraktowych z dostawcą (dostawcami), np. postanowienie (postanowienia) dotyczące aktualizacji oprogramowania, korekta błędów (ów), konserwacja, itp.;
- W przypadku wniosków dotyczących modernizacji prototypu, informacje odnoszące się do udostępniania i upowszechniania wyników z sektorem kolejowym i Europejską Agencją Kolejową.

ii) Dla wniosków związanych z **modernizacją ERTMS (roboty)**:

- Identyfikacja typu (typów) pojazdu (pojazdów), w tym jego podstawowych cech, dostawcy, numerów seryjnych pojazdów, które mają być wyposażone, itp.;
- Identyfikacja linii, na której (których) pojazdy są obecnie używane i/lub na których mogą być używane w najbliższej przyszłości;
- Definicja bieżącego pokładowego podsystemu ERTMS, uwzględniająca szczegóły w zakresie TSI CCS, linia bazowa, opcjonalne funkcje oraz kopia dopuszczenia do eksploatacji przez NSA;
- Obecne certyfikaty zgodności elementów i certyfikacji w zakresie weryfikacji podsystemów. Szczegółowy opis wszystkich niezgodności pomiędzy wersją (-ami) obecnie zainstalowanego ETCS w pojeździe (pojazdach), których dotyczy wnioski oraz przytorowy ETCS B3. Szczegółowa informacja dotycząca odchyłeń lub/i obostrzeń wynikających z istniejących certyfikatów oraz zapewnienie deklaracji zgodności.
- Opis testów, które będą przeprowadzone zgodnie z techniczną specyfikacją interoperacyjności w celu zapewnienia, że pojazdy z ETCS B3 mogą poruszać się po linii (liniach) wyposażonych w ETCS, po wyposażeniu. Opis powinien zawierać strategię testów dla udowodnienia zgodności urządzeń pokładowych (np. akredytowanego laboratorium, badania na miejscu, itd.), wymagane scenariusze (scenariusze dostawców, scenariusze kolejowe) oraz rolę Organu Notyfikowanego (Organów Notyfikowanych);
- Dowód działań zrealizowanych/planowanych w celu uzyskania dopuszczenia

pojazdu (pojazdów) do eksploatacji po modernizacji;

- W przypadku wniosków obejmujących element GSM-R, informacje dotyczące zakłóceń, np. identyfikacja problemu, podjęte/planowane środki łagodzenia, itp.;
- Informacje na temat umów kontraktowych z dostawcą (dostawcami), np. postanowienia dotyczące aktualizacji oprogramowania, korekta błędów (błędów), utrzymanie, itp.;
- W przypadku wniosków dotyczących doposażenia prototypu, informacje odnoszące się do udostępniania i upowszechniania wyników z sektorem kolejowym i Europejską Agencją Kolejową.

d) Warunki finansowania

Dla ulepszenia:

Koszty kwalifikowalne powinny mieć górny limit do 250 000 EUR dla pokładowych podsystemów ERTMS do wdrożenia (hardware, software, z uwzględnieniem GSM-R) na już istniejących pojazdach, wliczając prototyp (-y). W przypadku, gdy pojazd jest już wyposażony w ECTS górny limit może zostać zmniejszony w ogłoszeniu o naborze. Wnioskodawca (wnioskodawcy) dostarczają dokładne informacje finansowe uzasadniające łączne koszty i odpowiednie żądane wsparcie CEF.

Dla modernizacji:

Nie ma górnego limitu kosztów kwalifikowalnych i będzie to oceniane indywidualnie. W takich przypadkach Wnioskodawca (wnioskodawcy) dostarczają dokładne informacje finansowe uzasadniające łączne koszty i odpowiednie żądane wsparcie CEF. Jednak, koszty mogą zostać zmniejszone do limitu 250 000 EUR dla wdrożenia pokładowego podsystemu ERTMS (hardware, software, włączając GSM-R) dla prototypu (-ów).

Dla działań szkoleniowych:

Konkretna ekspertyzy ad-hoc w sprawie śledzenia postępów projektu lub inne niezbędne wsparcie nie mają określonego górnego limitu i będą określone indywidualnie. W takich przypadkach wnioskodawca (wnioskodawcy) dostarczają dokładne informacje finansowe uzasadniające łączne koszty i odpowiednie żądane wsparcie CEF. W przypadku, gdy ten warunek nie jest przestrzegany, te działania zostaną połączone z modernizacją działaniami ulepszającymi i odpowiedni poziom finansowania zostanie zastosowany.

Wnioskodawcy muszą przedstawić zadania nieobjęte górnym limitem jako odrębne działanie (działania) w celu ułatwienia ich technicznego i finansowego rozróżnienia oraz dalszej oceny.

e) Rezultaty (które będą wymagane w ramach umów o dotacje dla projektów wybranych do finansowania UE):

Rezultaty powinny przedstawiać kompletność i zgodność z właściwą techniczną specyfikacją interoperacyjności. Ocena ostatecznego wyniku działań wspieranych ze środków CEF będzie oparta na kompletności i zgodności z TSI poniżej przedstawionych rezultatów z TSI. Rezultaty dotyczące wybranego projektu i wdrażanego w ramach tego konkretnego celu obejmują:

- Informacje dotyczące wyników badań (raport z badań) zgodnie z właściwą techniczną specyfikacją interoperacyjności;
- Deklaracja podpisana przez laboratorium akredytowane zgodnie z normą ISO 17025, mówiąca o tym, że laboratorium wykonało testy zgodnie z obowiązującą techniczną specyfikacją interoperacyjności.
- Deklaracja WE zgodności dla każdego składnika interoperacyjności istotnego dla

ERTMS wystawiona przez dostawcę lub upoważnionego przedstawiciela dostawcy, mającego siedzibę na terytorium Unii, w tym certyfikat zgodności od Organu Notyfikowanego; Deklaracja zgodności WE powinna być zgodna z Dyrektywą 2008/57/WE;

- Deklaracja WE weryfikacji podsystemu wystawiona przez wnioskodawcę dla każdego zainstalowanego podsystemu "Sterowanie" zainstalowanego w pojeździe wliczając certyfikat WE weryfikacji podsystemu z Organu Notyfikowanego oraz raport oceny bezpieczeństwa zgodnie z sekcją 3.2.1 Rozporządzenia Komisji 2016/919/UE. Deklaracja WE weryfikacji powinna być zgodna z Dyrektywą 2008/57/WE; Techniczne szczegóły zgodności certyfikatów powinny zostać dostarczone na wzorze stosowanym przez Europejską Agencję Kolejową.

Kopia wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do użytkowania pojazdu (pojazdów) lub samo zezwolenie na wypadek, gdy jest ono dostępne przed terminem roszczenia płatności końcowej.

Te rezultaty będą wysyłane zgodnie z kamieniami milowymi oraz oceniane we współpracy z Europejską Agencją Kolejową.

3.2. Priorytety dla celów zapewnienia zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie, z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, poprzez wspieranie innowacji i nowych technologii dla wszystkich rodzajów transportu

3.2.1. Wdrożenie działań w zakresie innowacji i nowych technologii dla wszystkich rodzajów transportu, zgodnie z wytycznymi TEN-T, Art. 33 (a do d).

Priorytet otwarty dla wszystkich Państw Członkowskich

Cel ogólny

Celem ogólnym jest wsparcie w zakresie wdrożenia zrównoważonego i efektywnego systemu transportowego oraz promowanie dekarbonizacji we wszystkich gałęziach transportu wzdłuż korytarza sieci bazowej. Nowe technologie i innowacyjne rozwiązania powinny zostać wdrożone w sieci bazowej ze szczególnym naciskiem położonym wzdłuż korytarzy sieci bazowej.

Cele szczegółowe

Aby sieć bazowa¹⁵ podążała za rozwojem i wdrożeniem innowacyjnych rozwiązań technologicznych celem powinno być w szczególności:

- (a) wspieranie i promowanie dekarbonizacji transportu poprzez przejście na innowacyjne i zrównoważone technologie transportowe;
- (b) umożliwienie dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej, wprowadzanie alternatywnych układów napędowych, w tym systemów dostaw energii elektrycznej i zapewnienie stosownej infrastruktury. Taka infrastruktura może obejmować urządzenia i narzędzia niezbędne do inteligentnej i zrównoważonej integracji z sieciami energetycznymi i innymi obiektami niezbędnymi do dostarczania energii, może uwzględniać interfejs między infrastrukturą i pojazdem, może obejmować inteligentne platformy niezbędne dla interoperacyjności i może obejmować aplikacje telematyczne;
- (c) poprawa bezpieczeństwa i stabilności przepływu osób i transportu towarów;

¹⁵ Rozporządzenie (UE) Nr 1316/2013, Załącznik I, Część I.1. „CEF, Priorytety horyzontalne”

(d) poprawa obsługi, zarządzania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez sprzedaż biletów multimodalnych i koordynacji rozkładów podróży;

Prace studyjne ze zintegrowanym (pilotażowym) uruchomieniem (określane również jako „pilotaż” lub „testy w warunkach rzeczywistych”) oraz roboty są kwalifikowalne. Prace studyjne bez zintegrowanego (pilotażowego) uruchomienia, tzn. opracowania czysto teoretyczne, **nie** są kwalifikowalne. Pierwszeństwo przyznawane będzie pracom studyjnym i robotom biorącym pod uwagę wykorzystanie innowacyjnych instrumentów finansowych stworzonych przez Unię Europejską w celu osiągnięcia uruchomienia technologii na szeroką skalę.

I) Przegląd

Cel ogólny może być osiągnięty poprzez wdrożenie nowych technologii i innowacyjnych systemów technologicznych i organizacyjnych w oparciu o podejście rynkowe. Wspierając oczekujące projekty innowacyjne, cel ten może doprowadzić do skutecznego uruchomienia na szerszą skalę badań i innowacji wyższego rzędu. We wszystkich pracach studyjnych musi się odbyć test w warunkach rzeczywistych, który ma na celu przede wszystkim przygotowanie do wprowadzenia technologii na rynek w szerokiej skali, poprzez przejście w kierunku rentowności, tj. obniżenie ceny jednostkowej i poprawę rozumienia potrzeb klienta.

Infrastruktura transportowa i powiązana infrastruktury, urządzenia, pojazdy (tylko innowacyjne części pojazdów) i usługi opisane w Artykule 33 (a) do (d) Wytocznych TEN-T (cele szczegółowe poniżej) mogą być finansowane. Każdy temat innowacji musi być zgodny z ramami polityki przyjętej przez WE, na przykład w odniesieniu do działań dotyczących paliw alternatywnych „Czysta Energia dla Transportu: Europejska Strategia Paliw Alternatywnych”¹⁶ oraz Europejska Strategia na rzecz Niskoemisyjnej Mobilności.¹⁷

W kontekście tego priorytetu, innowacyjność oznacza wdrożenie nowego lub znacząco ulepszanego produktu (towaru lub usługi), gotowego do wdrożenia zaawansowanych technologii, gotowego do wdrożenia, ale w czasie gdy rozwiązanie zorientowane na rynek jest nadal poszukiwane. Wcześniejsze fazy rozwoju i prezentacji tego produktu i rozwiązania technologicznego, są uważane za działania badawcze, które nie są objęte tymi priorytetami.

Innowacja procesów operacyjnych może być finansowana w ramach niniejszego naboru, w tym zarządzanie flotą, zarządzanie ładunkiem i paliwem, multimodalność i interoperacyjność w odniesieniu do wszystkich faz podróży.

Wsparcie UE jest również dostępne dla poprawy i wdrażania aplikacji telematycznych, które wspierają dekarbonizację transportu, tj. telematyka powinna być elementem wtórnym w rozwiązaniach transportowych i powinna na przykład umożliwiać funkcjonalność roamingową, interoperacyjność, multimodalność oraz kompatybilny system sprzedaży biletów.

Priorytetowo traktowane będą projekty o wysokiej wartości dodanej UE, co może być wykazane na przykład przez włączenie rezultatów z projektów finansowanych w ramach Programów ramowych na rzecz badań i innowacji Komisji Europejskiej. W takich przypadkach, tytuł projektu i numer referencyjny WE powinny być zawarte we wniosku.

¹⁶ COM(2013)17 z dnia 24 stycznia 2013 roku

¹⁷ http://ec.europa.eu/epsc/pdf/publications/strategic_note_issue_17.pdf

Ta część ogłoszenia jest otwarta tylko dla działań (prace studyjne i roboty) zlokalizowanych na sieci bazowej jak wskazano na mapach określonych Wytocznych TEN-T, ze szczególnym podkreśleniem 9 korytarza sieci bazowej wskazanego w Aneksie nr I, część 1.2 Rozporządzenia CEF.

II) Typy działań

Działania, które zostaną wybrane w ramach tego priorytetu będą dotyczyły robót i prac studyjnych (z pilotażowym wdrożeniem). Priorytetem są prace studyjne z wdrożeniem pilotażowym (rzeczywiste próby).

- Prace studyjne z pilotażowym wdrożeniem powinny rozważać rzeczywiste próby (zamiast samej prezentacji), w którym aspekt komercyjny jest kluczowym elementem i musi zostać zaprezentowany. Podwójna optymalizacja powinna mieć miejsce: (1) optymalizacja technologii w celu zmniejszenia kosztów jednostkowych, oraz (2) optymalizacja relacji firma-klient w celu lepszego zrozumienia potrzeb klienta, uwzględniając analizę satysfakcji klienta, potrzeby rynku, rozwinąć uzasadnienie biznesowe, który wyznaczy cele dla dostępności komercyjnej. Na koniec próby, jako część pracy studyjnej, musi zostać przygotowana analiza, w formie biznes planu, pokazująca jak skalować próbę do zastosowań masowych. W rzeczywistości, na podstawie otrzymanego optymalnego rozwiązania, powinien być opracowany plan wdrożenia innowacji, przynajmniej na znaczącej długości korytarza w przynajmniej 2 państwach członkowskich UE. To musi zostać przygotowane jak raport ze studium.

Wreszcie, taka dokumentacja, która stanowi raport z procesu, ułatwi i przyspieszy ocenę banku, takiego jak Europejski Bank Inwestycyjny, czy inwestycje prywatne mogą zostać włączone na końcu próby. W związku z tym, należy zwrócić uwagę na możliwości, jakie dają nowe instrumenty finansowe dostępne w ramach CEF i EFSI (Plan Junckera), Green Shipping Guarantee Programme oraz inne takie schematy. To uwzględnia możliwość dla utworzenia rentownych spółek i konsorcji, odpowiednich do przyjmowania tego typu finansowania.

- Roboty powinny dotyczyć wdrażania innowacyjnego rozwiązania w znacznej części korytarza sieci bazowej i powinny odbywać się w co najmniej 2 Państwach Członkowskich UE.

Podsumowując dla działań innowacyjnych przewidziane są trzytypy: (A) Prace studyjne z regionalnym lub lokalnym wdrożeniem pilotażowym w co najmniej jednym państwie członkowskim UE i (B) Prace studyjne z wdrożeniem w skali trajektorii/korytarza sieci bazowej na co najmniej 500 km obsługujących co najmniej dwa państwa członkowskie UE lub osiagających pokrycie o minimalnej gęstości co najmniej 2 całych państw członkowskich UE. Rodzaj działań (C) to roboty wdrażające na sieci bazowej w co najmniej 2 państwach członkowskich.

Dla typów (B) i (C) funkcjonalność roamingowa/transgraniczna oraz interoperacyjność rozwiązań, w tym transgraniczna, powinny być rozpatrzone oraz efektywnie wdrożone w celu zapewnienia powszechnego dostępu do infrastruktury na niedyskryminujących warunkach.

III) Indywidualne Budżety

Jako wskazanie łącznej wielkości projektu, zaleca się aby kwalifikowalne budżety wynosiły: (a) do 20 mln EUR dla typu A, oraz do 50 mln EUR (indykatywne maksimum) dla typu B. W przypadku, gdy więcej niż 50 mln EUR jest wymagane dla działania, należy dokładnie zbadać

czy działanie zalicza się do typu C (= roboty). Łączna wartość projektu powinna wynosić przynajmniej 1 mln EUR w celu osiągnięcia odpowiedniego wymiaru europejskiego.

W ramach dotacji na „prace studyjne ze zintegrowanym (pilotażowym) uruchomieniem, jak opisano to wyżej, współfinansowanie „mobilnych urządzeń (tj. pojazdów)”, nie może przekraczać:

- 30% dla mobilnych urządzeń na statkach i kolei;
- 10% dla drogowych urządzeń mobilnych.

Powyższe współfinansowanie będzie miało zastosowanie pod warunkiem spełnienia następujących warunków:

- Urządzenia mobilne są uzupełniające w stosunku do infrastrukturalnej części działania;
- Wniosek wyjaśnia, w jaki sposób unijne wsparcie dla urządzeń mobilnych przyczyni się do przyspieszenia wprowadzenia na rynek planowanego po próbach lub testach pilotażowych;
- Koszty kwalifikowalne urządzeń mobilnych mogą odnosić się tylko do finansowej różnicy pomiędzy zwykłym, konwencjonalnym rozwiązaniem, a wykorzystaniem nowej technologii (np. dodatkowy nakład finansowy wynikający z wykorzystanie napędu opartego na wodorowych ogniwach paliwowych zamiast na oleju napędowym)
- Wniosek o dofinansowanie zawiera osobną wycenę takich urządzeń i przedstawia pełną informację finansową o kosztach;
- Urządzenia mobilne pozostaną zarejestrowane przez co najmniej 5 lat i eksploatowane będą w państwie członkowskim

Interfejs pomiędzy infrastrukturą, a pojazdami (np. połączenie telematyczne, kabel do ładowania, adaptory, itp.), jak również infrastruktura mobilna (np. innowacyjne dźwigi, innowacyjne wózki wysokiego składowania, pojazdy z innowacyjnym zasilaniem), są uznawane za kwalifikowalne, o ile są częścią działania.

Dla działań typu C (roboty) z niską stopą finansowania WE oraz ograniczoną maksymalną kwotą, zaleca się rozważenie nowych instrumentów finansowych dostępnych w ramach CEF i EFSI (Plan Junckera) zarządzanych przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). Tutaj wnioski mogą być składane w dowolnym czasie i jako dodatek do dotacji UE. Dla wsparcia EBI zastosowanie mają warunki opublikowane przez EBI.

IV) Rozgraniczenie od innych priorytetów Programu Prac

Ogólnie innowacja infrastruktury transportu na długie odległości jest głównym elementem. Telematyka, logistyka, pojazdy, itp., objęte innymi priorytetami TEN-T/CEF jako ich główne przedmioty, mogą być jedynie drugorzędnymi elementami działań innowacyjnych. Jako przykład, gdy działanie wprowadza alternatywne paliwo wyłącznie wewnątrz węzła miejskiego, wniosek musi być złożony do priorytetu dotyczącego węzłów miejskich. Jako dalszy przykład, w przypadku alternatywnego paliwa wprowadzonego dla 2 portów wraz z podjęciem usług przewozowych między portami, to wniosek należy złożyć do w ramach priorytetu Autostrady Morskie, jako że głównym elementem jest łańcuch logistyczny. Wszystkie działania telematyczne, posiadające składnik telematyczny jako podstawowy element powinny odnosić się do odpowiedniego priorytetu telematycznego dla

odpowiedniego środka transportu (np. RIS, ITS, ERTMS); na przykład wnioski ITS czystej drogi należy składać do priorytetu drogowy ITS. W ramach priorytetów innowacyjnych, system zakupu pojedynczych biletów byłby kwalifikowalny tylko wtedy, gdy jest częścią innowacyjnego rozwiązania obejmującego więcej elementów, na przykład także paliw alternatywnych.

V) Szczegółowe specyfikacje tematyczne i ograniczenia

Następujące szczegółowe specyfikacje tematyczne i ograniczenia zostały wprowadzone, aby skoncentrować dostępne zasoby na podzbiórce bardzo szerokiego zakresu prawnie dozwolonych innowacji i tematów dotyczących nowych technologii w transporcie, co pozwala na ustanowienie tymczasowych priorytetów politycznych w celu spełnienia obecnych wymagań w zakresie innowacji UE. Wszystkie prace studyjne muszą uwzględnić (pilotażowe) wdrożenie **W przypadku braku specyfikacji lub ograniczeń wymienionych w temacie, zastosowanie ma pełny, prawnie możliwy zakres Artykułu 33 (a-d) Rozporządzenia UE 1315/2013.**

Wszystkie specyfikacje i ograniczenia stosuje się tylko do bieżącego programu prac i naboru, w następujący sposób:

- Działania (prace studyjne i roboty) wspierające dekarbonizację transportu przez wdrożenie infrastruktury dystrybucji paliw alternatywnych. Obejmuje to wykorzystanie energii elektrycznej, wodoru, biopaliw, paliw syntetycznych (najlepiej z biomasy), sprężonego lub skroplonego gazu ziemnego (CNG i LNG), czystego biometanu lub mieszaniny z biometanem) lub innych innowacyjnych systemów. Infrastruktura może również obejmować redukcję emisji, inteligentne systemy pomiarowe i urządzenia do magazynowania energii. Płuczki są wyłączone, nawet jeśli są częścią infrastruktury mobilnej. Działania mogą obejmować transport jednostek z paliwem alternatywnym, takich jak kontenery paliwowe, do miejsc, w głębi lądu, np. w celu zaopatrzenia terminali satelitarnych lub w celu dostarczenia ich bezpośrednio do klientów końcowych, aby umożliwić efektywne kosztowo, multimodalne łańcuchy dostaw paliw alternatywnych. Takie jednostki są uważane za infrastrukturę mobilną.
 - Monomodalne terminale gazowe kwalifikują się dla wszystkich środków transportu, z wyjątkiem tych zlokalizowanych w portach morskich.
 - Multimodalne terminale gazowe kwalifikują się dla wszystkich środków transportu, włącznie z tymi zlokalizowanymi w portach morskich.
 - Porty morskie wyłączone tutaj, mogą odnosić się do priorytetu dotyczącego Autostrad Morskich.
- Działania (prace studyjne i roboty) dla poprawy i wdrożenia interfejsów interoperacyjnych infrastruktury/pojazdów, które będą wspierać wykorzystanie paliw alternatywnych, wliczając aplikacje telematyczne oraz systemy zarządzania zapotrzebowaniem na energię, jeśli wymagane. Takie wnioski powinny wykazać ich potencjalny lub rzeczywisty wkład w interoperacyjność, multimodalność i ogólną wydajność sieci. Funkcjonalne i interoperacyjne roamingowe/ transgraniczne rozwiązania (w szczególności dla elektro-mobilności), uwzględniające transgraniczność powinny być adresowane i skutecznie wdrażane, aby zapewnić powszechny dostęp do infrastruktury na niedyskryminujących warunkach, Infrastruktura powinna użytkować wspólnie uzgodnionych protokołów IT oraz formatów danych, nieoperacyjnych z kartami Radio Frequency Identification oraz powinny zapewniać statyczne i dynamiczne dane oraz identyfikaty użytkowników.
- Aby ułatwić wdrażanie europejskiej sieci paliw alternatywnych, prace studyjne z wdrożeniem pilotażowym mogą być realizowane w formie grantów tylko przez operatorów publicznych lub przez konsorcja prowadzone przez operatorów

publicznych. Mogą oni wspierać poprzez wspólne granty lub wspólne zamówienia, instalację stacji tankowania/ładowania dostępnych dla publicznych lub prywatnych operatorów gospodarczych. Działania te mogą być podzielone na kilka etapów w celu stopniowego zaspokojenia potrzeb w danym okresie czasu i/lub w zależności od miejsca. Powinno to mieć na celu stymulowanie wdrażania infrastruktury interoperacyjnej w ramach sieci. Takie stopniowe podejście powinno umożliwić właścicielom działań dopasowanie wielkości wsparcia finansowego do kształtowania się cen na rynku w odpowiednim czasie. Do takich działań, planowana liczba stacji tankowania/ładowania dostępnych dla społeczeństwa oraz liczba użytkowników i w szczególności oszczędności na opłatach za emisję, będą musiały być prognozowane. Takie działania powinny również przewidywać analizę satysfakcji klienta, potrzeby rynku, rozwinąć uzasadnienie biznesowe, które wyznaczy cele dla dostępności komercyjnej oraz kolektywne działania komunikacyjne.

- Wzmocnienie działania, zarządzania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności oraz skuteczności sieci, uwzględniając bezpośrednie planowanie podróży i biletowanie, systemy płatności, koordynację oraz integrację rozkładów podróży

Ponadto dowolna kombinacja powyższych konkretnych tematów może być przedmiotem innowacyjnego działania, o ile istnieje znaczna część innowacyjnego rozwiązania uwzględniającego infrastrukturę transportową.

3.2.2. Bezpieczna Infrastruktura, w tym bezpieczne parkingi na drogowej sieci bazowej

Priorytet otwarty tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności

Działania, które zostaną wybrane na podstawie tego konkretnego celu, dotyczyć będą robót lub prac studyjnych (które mogą obejmować działania pilotażowe) i muszą być zgodne z Rozdziałem II, Sekcja 3 Wytucznych TEN-T.

W ramach tego priorytetu tylko działania związane z bezpieczną infrastrukturą, w tym bezpiecznych parkingów w drogowej sieci bazowej mogą być finansowane.

Pierwszeństwo będą miały działania dotyczące następujących obszarów:

- Prace studyjne dotyczące budowy nowych dróg, o ile wzięta zostanie pod uwagę ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak ustanowiono na mocy Artykułu 3 Dyrektywy 2008/96/WE. Te prace studyjne będą przeprowadzone przed rozpoczęciem planowania dróg. Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego może być finansowana jako samodzielne badanie lub jako część szerszego studium wykonalności dla budowy nowych dróg;
- Prace studyjne oceniające poziom wyników w zakresie bezpieczeństwa i zgodności z Dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa w tunelach. Roboty, niezbędne do modernizacji tuneli, aby były zgodne z Dyrektywą 2004/54/WE (np. budowa drugiej tuby tunelu w celu oddzielenia ruchu biegnącego w przeciwnym kierunku, modyfikacje geometrii tunelu w celu poprawy bezpieczeństwa, modernizacja systemu drenażowego, itp.) mogą być wspierane tylko jeśli dotyczą odcinków transgranicznych;
- Prace studyjne uwzględniające działania pilotażowe w celu wzmocnienia zarządzania bezpieczeństwem sieci i prace korygujące poważne niezgodności w projekcie. Artykuł (5) Dyrektywy 2008/96/WE wymaga aby państwa członkowskie okresowo identyfikowały najbardziej niebezpieczne odcinki sieci będącej w eksploatacji, klasyfikowały ich na podstawie analizy kosztów i korzyści, podejmowały odpowiednie działania eliminujące niebezpieczne odcinki i informowały użytkowników dróg o aktualnych „czarnych punktach”;

- Roboty i prace studyjne dla skorygowania poważnych braków w bezpieczeństwie ruchu drogowego (na przykład zmiana krzywizny drogi);
- Roboty i prace studyjne mające na celu usunięcie przejazdów jednopoziomowych pomiędzy odcinkami kolejowej sieci bazowej i jakąkolwiek drogą;
- Roboty i prace studyjne mające na celu rozwój nowych bezpiecznych miejsc parkingowych przy autostradach dla samochodów ciężarowych i pojazdów handlowych (w tym technologii informacyjnych i komunikacyjnych) co około 100 km;
- Roboty i prace studyjne mające na celu poprawę bezpieczeństwa istniejących miejsc odpoczynku (wliczając parkingi dla samochodów ciężarowych i pojazdów handlowych oraz technologii informacyjnych i komunikacyjnych dotyczących bezpieczeństwa).
- Roboty i prace studyjne optymalizujące używanie istniejących bezpiecznych miejsc parkingowych dla ciężarówek i pojazdów handlowych poprzez dynamiczną informację (do przetestowania i zaprezentowania w ramach projektu), w tym gromadzenie, przetwarzanie i rozpowszechnianie informacji parkingowych (statyczne i dynamiczne). Te działania powinny być zgodne z delegowanym Rozporządzeniem 885/2013 i stosować normy UE (np. DATEX2) oraz Wytyczne (Wytyczne Wdrażania EasyWay), skonfigurować metody pomiaru dokładnych i wiarygodnych danych z czujników/kamer/lub innych urządzeń monitorujących oraz analizować potrzeby stref priorytetowych, jak określono w Rozporządzeniu 885/2013¹⁸, biorąc pod uwagę warunki ruchu drogowego, braki lub niedoskonałości w obszarze infrastruktury oraz przepisy ruchu drogowego.

Wsparcie w ramach tego Priorytetu nie jest przyznawane na utrzymanie.

Prace studyjne powinny dotyczyć działań na rzecz których została podjęta początkowa decyzja inwestycyjna, a w szczególności prac studyjnych dotyczących projektowania, pozwoleń, w tym oceny oddziaływania na środowisko, itp., które są blisko faktycznej realizacji tych Działań.

3.3. Priorytety dla celów optymalizacji integracji i wzajemnych połączeń między środkami transportu oraz wzmocnienia interoperacyjności usług transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu infrastruktury transportowej

3.3.1. *Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna – SESAR*

Priorytet otwarty dla wszystkich Państw Członkowskich

Celem w tym obszarze jest wspieranie terminowej i sprawnej realizacji Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES), w szczególności wdrożenia SESAR (europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji).

Osiągnięcie tego celu wymaga poprawy wydajności zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w Europie poprzez modernizację i harmonizację systemów ATM, synchronizację wdrożenia zasadniczych funkcjonalności ATM, zwiększenie interoperacyjności cywilno-wojskowej, zmniejszenie fragmentacji i konsolidację przepisów dotyczących żeglugi powietrznej.

Projekt SESAR stanowi technologiczny filar Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Ma on na celu modernizację ATM w Europie oraz dostarczenie Unii wysokiej jakości

¹⁸ Rozporządzenie Delegowane Komisji 885/2013 z dnia 15 maja 2013 uzupełniające Dyrektywę ITS 2010/40/UE w odniesieniu do zapewnienia usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i użytkowych (UE L247, 18.9.2013, p.1)

infrastruktury ATM, która umożliwi bezpieczne, wydajne i przyjazne środowisku działanie i rozwój transportu powietrznego.

Proponowane działania w ramach tego celu obejmują roboty i prace studyjne¹⁹ w ramach jednej z następujących 2 kategorii:

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania

Ta kategoria obejmuje cywilne i wojskowe **projekty implementacji** wdrażające funkcjonalności ATM²⁰ wskazanych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania²¹, zgodnie z **Programem Wdrożenia**²². Proponowane działania mogą obejmować przesłanki, działania przygotowawcze (na przykład wspierające industrializację²³ funkcjonalności ATM określonych we projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania) oraz dodatkowe działania walidacyjne które są objęte wspólnym przedsięwzięciem SESAR Joint Undertaking lub które aktualnie nie otrzymują żadnego wsparcia finansowego z Unii.

W celu optymalizowania wpływu finansowania ze środków unijnych na realizację Programu Wdrożenia, Komisja może skoncentrować zakres ogłoszenia o naborze na konkretne funkcjonalności ATM lub część z nich.

Dofinansowanie dla projektów w tej kategorii będą przyznawane w drodze Specjalnej Umowy o przyznanie dotacji (Specific Grant Agreement) ustanowionych na mocy Ramowej Umowy Partnerskiej dotyczącej wdrożenia SESAR zawartej między Kierownikiem **Procesu Realizacji** (Sesar Deployment Manager)²⁴ i wdrażającymi partnerami, z jednej strony, oraz Komisją z drugiej strony²⁵. **Kierownik Procesu Realizacji** (Sesar Deployment Manager) **działa jako koordynator każdym z tych projektów**. Wnioskodawcy, którym przyznano dotację w ramach niniejszego zaproszenia i którzy nie są partnerami w Ramowym Partnerstwie Wdrożenia SESAR będą musieli dołączyć do Ramowego Partnerstwa Wdrożenia SESAR, jako partnerzy, poprzez podpisanie Ramowej Umowy Partnerskiej przed podpisaniem Specjalnej Umowy o udzielenie dotacji (Specific Grant Agreement) w ramach tych projektów.

Wnioskodawcy w tej kategorii muszą konsultować swoje aplikacje z Kierownikiem Procesu Realizacji (Sesar Deployment Manager), który dokona przeglądu wniosków w celu oszacowania ich związku z tą kategorią. W tym celu wspomniani wyżej wnioskodawcy składają Kierownikowi Procesu Realizacji (Sesar Deployment Manager) wszystkie wymagane informacje, które są niezbędne do zapewnienia spójności i skutecznej koordynacji projektów w ramach Programu Wdrażania. Na podstawie tej oceny, Kierownik **Procesu**

¹⁹ Aby zakwalifikować się do finansowania w ramach kategorii Wspólnych Projektów, badania muszą bezpośrednio odnosić się do poprawy współpracy cywilno/wojskowej i/lub muszą prowadzić do przyspieszonej realizacji Wspólnych Projektów.

²⁰ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 roku w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 123, 4.5.2013, str. 1

²¹ Pierwszy wspólny projekt jest określony w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 roku w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie tekst mający znaczenie dla EOG, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 190, 28.6.2014, str. 19–44

²² Sekcja 2 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 409/2013; Program wdrożenia zatwierdzony i opublikowany przez Komisję. Program Wdrożenia dostępny jest na stronie: <http://www.sesardeploymentmanager.eu/sesar-deployment-manager-delivered-first-atm-infrastructure-deployment-programme/>

²³ Artykuł 2(5) Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 409/2013

²⁴ <http://www.sesardeploymentmanager.eu/contact/>

²⁵ Szczegółowe informacje na temat konfiguracji wdrożenia SESAR dostępne są na stronie http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/deployment_en.htm.

Realizacji (Sesar Deployment Manager) może zalecić wnioskodawcom, aby skorygowali swoje wnioski lub złożyli je w kategorii „Inne projekty” (patrz paragraf 2 poniżej).

Wysokość pomocy finansowej przyznawanej na wybrane działania może być kształtowana na podstawie analizy kosztów i korzyści projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub analizy opłacalności wniosków aplikacyjnych.

Wzór Specjalnej Umowy Udzielenie Dotacji na wdrożenie projektów SESAR oraz model Umowy Ramowej o Partnerstwie SESAR zostaną opublikowane wraz z zaproszeniem do składania wniosków.

Wnioskodawcy projektów w ramach tej kategorii powinni dostarczyć dowód, że przeprowadzona została krajowa koordynacja cywilno-wojskowa. Musi to być zatwierdzone przez Państwa Członkowskie, które muszą także przedstawić ich zgodę w sprawie wniosków zgodnie z Artykułem 9(1) Rozporządzeniu (UE) Nr 1316/2016.

Ponadto, Państwa Członkowskie powinny sprawdzić, czy projekty zaproponowane w ramach tej kategorii są zgodne z przyjętymi przez nich planami wykonawczymi, o których mowa w Rozporządzeniu (UE) 390/2013.

2. Inne projekty

Kategoria ta obejmuje projekty niewłączone do Wspólnych Projektów i niepodlegające kompetencjom Kierownika Procesu Realizacji (Sesar Deployment Manager), które przyczyniają się do wprowadzenia przepisów SES poprzez promowanie optymalnego świadczenia usług nawigacji powietrznej i funkcjonowania europejskiego systemu ATM w sposób ciągły.

W tej kategorii pierwszeństwo otrzymają wnioski dotyczące projektów, które (:

- (a) wprowadzają nowe technologie i najlepsze praktyki²⁶ mające na celu wdrożenie lub wsparcie interoperacyjnych, zharmonizowanych systemów ATM oraz wyposażenia (tj. skupiające się głównie na spełnieniu istniejących zasad wdrażania i/lub związanych z nimi warunkami zgodności zgodnie z Rozporządzeniem WE Nr 552/2004²⁷;
- (b) mają na celu wyszczególnienie i wdrożenie nowej generacji systemów przetwarzania danych lotu oraz danych radarowych w oparciu o europejskie standardy, systemy open source i modułowe;
- (c) proponują optymalne świadczenie usług nawigacji powietrznej w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB), w szczególności Projekty obejmujące:
 - wspólność systemów technicznych lub co najmniej podsystemów i narzędzi;
 - racjonalizację infrastruktury, takich jak zastąpienie przestarzałych lub nakładanie się wtórnych radarów nadzoru z niższymi kosztami technologicznymi;
 - wprowadzenie procedur i podstaw dla Performance Base Navigation (PBN), sprzęt lotniczy, w szczególności dotyczący użycia technologii satelitarnych, razem z planowaną redukcją przestarzałej infrastruktury
 - projekty przestrzeni powietrznej, które kończą się transgranicznym wdrożeniem Wolnego Trasowania przez FAB;
 - wspólna pozycja ATFM FMP, zaczynając od połączonych działań FMP i ATFM;

²⁶ Najwyższej jakości technologie i najlepsze praktyki: technologie i działania, które z perspektywy opłacalności i wydajności wydają się najlepsze w porównaniu z innymi technologiami oraz praktykami stosowanymi w podobnym środowisku.

²⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 552/2004 z dn. 10 marca 2014 r. w sprawie interoperacyjności zarządzania siecią europejskiego ruchu lotniczego (Dz.UE L96, 31.3.2004 p.26)

- transgraniczne działanie ATC w ramach FAB;
- optymalne profile pionowe (wznoszenia się i opadania) na lotniskach oraz w rejonach kontrolowania lotnisk i TMA (Terminal Control Area);
- planowanie przestrzeni powietrznej przeprowadzone (wspólnie) dla całego regionu FAB;
- usunięcie granic narodowych w górnej przestrzeni powietrznej dla celów kontroli przepływu lotniczego;
- dynamiczne przekraczanie granic narodowych;
- granice sektorów w obszarach niewielkiej interakcji;
- transgraniczna sektoryzacja;

(d) ich celem jest wdrożenie lub wsparcie wdrożenia funkcjonalności ATM zdefiniowanych w europejskim centralnym planie ATM oraz linii końcowej wdrożenia, które nie są włączone do Wspólnych Projektów. Pierwszeństwo będzie dane projektom, które dotyczą tych funkcjonalności ATM zdefiniowanych jako “podstawowe” w centralnym planie ATM oraz które stanowią rozwiązania SESAR²⁸;

W celu optymalizowania wpływu finansowania ze środków unijnych na wdrażanie Programu Wdrożenia, Komisja może skoncentrować zakres ogłoszenia o naborze na konkretne funkcjonalności ATM lub część z nich.

Projekty wskazane w tej kategorii nie mogą powtarzać ani kolidować z wdrożeniem Wspólnych Projektów lub działań inicjatywy SESAR Joint Undertaking oraz muszą przyczyniać się do spełnienia celów określonych w schemacie działań.

Dla dwóch wyżej opisanych kategorii:

- Pierwszeństwo będzie dane tym wnioskowi projektów lub częściom projektów, które: w największym stopniu przyczyniają się do funkcjonowania ATM; są zorganizowane na poziomie FAB lub promują ogólnoeuropejską, wewnątrzblokową, cywilno-militarną współpracę lub dotyczą zmiany zarządzania lub tworzą nowe możliwości zatrudnienia.
- Orientacyjnie 80% finansowania dostępnego dla Priorytetów „Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna – SESAR” będzie przeznaczony na projekty wybrane z kategorii Projekty Wspólnego Zainteresowania (Kategoria 1). Jednakże, ostateczny przydział finansowania może być rozdzielony pomiędzy Projekty Wspólnego Zainteresowania a Inne Projekty (Kategoria 2), w zależności od faktycznych potrzeb finansowania wybranych wniosków, dając pierwszeństwo wdrażaniu Projektów Wspólnego Zainteresowania.
- Finansowanie w ramach zaproszenia do składania wniosków nie będzie przyznane na projekty lub częściowe projekty wynikające z obowiązków nałożonych prawem Unii Europejskiej, w szczególności tych związanych z SES, których data końcowa wdrożenia wygasła przed ogłoszeniem niniejszych regulacji. W takich przypadkach, koszty projektów nie kwalifikują się do finansowania po upływie wyżej wymienionego terminu wdrożenia.

3.3.2. *Inteligentne Systemy Transportowe dla dróg (ITS)*

Priorytet otwarty dla wszystkich Państw Członkowskich

²⁸ Rozwiązania SESAR to udoskonalenia operacyjne i technologiczne wprowadzone przez członków i partnerów inicjatywy SESAR Joint Undertaking, której celem jest modernizacja europejskich i światowych systemów ATM (<http://www.sesarju.eu/solutions>).

Ogólne założenia

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS), dla dróg transeuropejskiej sieci transportowej jako „inteligentny” interfejs pomiędzy drogami oraz inną infrastrukturą transportową, znacząco przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz redukcji emisji dwutlenku węgla przez transport poprzez skuteczniejsze korzystanie z infrastruktury oraz usprawnienie czynności związanych z ruchem pasażerów i towarów. Dają one także nowe perspektywy dla użytkowników tych usług. Infrastruktura TEN-T powinna być wyposażona w odpowiednie elementy, zgodnie z polityką transportową UE w zakresie inteligentnych systemów transportowych, w szczególności Dyrektywy 2010/40/UE²⁹ o wspieraniu wdrożenia systemów interoperacyjnych oraz zapewnieniu ciągłości usług w Państwach Członkowskich oraz u operatorów.

Środki te przyczyniają się do stworzenia zrównoważonego systemu transportu (w zakresie ekonomicznego, środowiskowego i społecznego wpływu) oraz powiązanej mobilności.

W ramach rozwoju i wdrożenia inteligentnych systemów transportowych, projekty przyczyniające się do rozwoju systemów współpracujących (C-ITS), zgodnie z Dyrektywami UE oraz standardami zgodnymi z zaleceniami/rezultatami „platformy C-ITS”³⁰, powinny być promowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Systemy współpracujące C-ITS ulepszają istniejące oraz tworzą nowe usługi ITS, z dużym potencjałem dla użytkowników dróg oraz operatorów, oferując znaczne socjoekonomiczne korzyści. Badania nad C-ITS dostarczyły obiecujących wyników, które zostały utrwalone przez pilotażowe projekty i są uznane za gotowe do wdrożenia.

Gdy to konieczne dla rozwoju i/lub wdrożenia usług ITS i C-ITS oraz mając na uwadze odpowiednie usługi określania położenia, mogą zostać podjęte działania zapewniające kompatybilność informacji oraz wartości dodanej usług ITS z systemami stworzonymi na podstawie programu Galileo oraz EGNOS (zawartymi w Dyrektywie (UE) 1285/2013)³¹.

Także projekty implementujące Dyrektywę 2010/40/UE oraz jej Rozporządzenia Delegowane, powinny być promowane.

W ramach wdrożenia systemu 112 eCall, można zająć się kwestią modernizacji/urządzeń zamiennych w celu stworzenia wspólnych zasad dla urządzeń zamiennych dla 112 eCall, które zapewnią osiągnięcie minimalnej jakości, tak aby nie narazić dobrego funkcjonowania centrów powiadamiania alarmowego odbierających i obsługujących 112 eCall.

Priorytet „Współpracujące usługi ITS (C-ITS) i automatyzacja”

Działania, które będą wspierane w ramach tego priorytetu muszą polegać na wdrażaniu prac i/lub studiów z działaniami pilotażowymi na rzecz uruchomienia współpracujących usług ITS (C-ITS) i automatyzacji.

Działania muszą wykazywać potencjał szybkiego uruchomienia C-ITS i automatyzacji w całej sieci TEN-T i w węzłach miejskich, przełamując w ten sposób potencjalne bariery (techniczne, finansowe, prawne lub organizacyjne), osiągając właściwą dojrzałość i tworząc konieczną masę krytyczną dla skalowalnego wdrożenia. Należy przyjmować pragmatyczne podejście nastawione na użytkownika/operatora/rynek, a nie na badania.

²⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (OJ L 207, 6.8.2010, s. 1).

³⁰ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.htm

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1285/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie realizacji i eksploatacji europejskich systemów nawigacji satelitarnej oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 876/2002 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 (OJ L 347, 20.12.2013, s. 1).

Działania, które zawierają wyższy poziom automatyzacji transportu drogowego muszą wykazywać integrację C-ITS z automatyzacją na odpowiednich odcinkach sieci, przełamując rozdrobnione podejścia na poziomach krajowych.

Do działań mogą zaliczać się zarówno roboty, jak i prace studyjne z działaniami pilotażowymi, pod warunkiem że te dwa rodzaje aktywności są wyraźnie rozróżnione i wyjaśnione.

Oczekuje się, że składane propozycje będą wyraźnie wykazywać ich wartość dodaną na poziomie unijnym i zawierać będą:

- Dokładny opis proponowanej usługi/usług i aplikacji, w tym powiązanego sprzętu, oprogramowania i obiektów w obszarze C-ITS i automatyzacji;
- Wyraźny opis zarządzania projektem planowanego w celu skutecznego wykonania proponowanego Działania, wraz z opisem współpracy wewnętrznej i interakcji zewnętrznych. Należy przedłożyć wykaz kosztów według poziomu nakładów (tj. według poddziałań i partnerów), a także należy przewidzieć mechanizmy zarządzania ryzykiem.

Oczekuje się, że proponowane działania:

- Wykażą długoterminową żywotność i skalowalność C-ITS/automatyzacji (w kategoriach technologii, równowagi finansowej, zarządzania) również w połączeniu z dotychczasowymi systemami.
- Przedstawią uzasadnioną wizję przyszłej realizacji/ uruchomienia C-ITS w większej skali.
- Przedstawią dokładny opis stworzonych i/lub wdrażanych technologii.
- Skupią obszar projektu pilotażowego i dotyczyć będą liczby pojazdów wystarczających do osiągnięcia krytycznej masy użytkowników i wygenerują znaczące rezultaty.
- Obejmą różnorodne rodzaje pojazdów/flot i różne środowiska operacyjne, w oparciu o potrzeby i priorytety wnioskodawcy/wnioskodawców.
- Wykażą wykorzystanie C-ITS w sieci bazowej, w tym w korytarzach sieci bazowej i/lub węzłach miejskich i/lub w centrach zarządzania ruchem (TMC).
- Przedstawią dokładny opis ról partnerów (bezpośrednich i pośrednich) i ich zakres odpowiedzialności.
- Przygotują konwergencję współpracujących i zautomatyzowanych pojazdów, poprzez na przykład:
 - Wyposażenie odcinków sieci bazowej i kompleksowej w niezbędną infrastrukturę fizyczną i cyfrową, zapewniając przy tym minimalne zestawy właściwych danych o kluczowym znaczeniu dla automatyzacji.
 - Zademonstrowanie działania komunikacji hybrydowej (wykorzystanie komunikacji opartej o Wi-Fi i telefonię komórkową) zarówno dla C-ITS i automatyzacji
 - Zademonstrowanie integracji C-ITS i automatyzacji na odpowiednich odcinkach sieci w celu przełamania podejść rozdrobnionych

p

Ponadto, proponowane Działania muszą:

- Uruchomić roboty lub prace studyjne za pomocą działań pilotażowych w sieci bazowej, w tym wzdłuż korytarzy sieci bazowej i w węzłach miejskich. Inne odcinki geograficzne powiązane z siecią bazową muszą być wymienione w tekście konkursu. Wykazywać zastosowanie C-ITS do przekazywania informacji o ruchu, zarządzania

ruchem, do wspierania wydajności energetyczne i bezpieczeństwa drogowego. Priorytet udzielany będzie propozycjom dotyczącym usług C-ITS "Day-1" i "Day 1'5"³² rekomendowane przez „Platformę C-ITS”. Mieszczą się tu również projekty pilotażowe mające na celu przełamanie rozdrobnionych podejść na wyższych poziomach automatyzacji w celu harmonizacji na poziomie europejskim.

- Wykazywać zaangażowanie i akceptację ze strony wszystkich właściwych interesariuszy (na poziomie politycznym i operacyjnym), w tym operatorów dróg, które doprowadzą do udanego wdrożenia Działań.
- Odnosić się do działań ewaluacyjnych, tj. oceny osiągniętych rezultatów. Wskaźniki muszą wykorzystywane do monitorowania i wykazania postępów, jak również do oceny wpływu i funkcjonowania. Wskaźniki te muszą być porównywalne na poziomie europejskim³³. Również metodyka ocena musi być zgodna z innymi bieżącymi inicjatywami w Unii.
- Współpracować i korzystać z osiągnięć platformy C-Roads, oraz udzielać informacji zwrotnych o wynikach proponowanych Działań (w tym o dobrych praktykach, rekomendacjach w zakresie kreowania polityk) „Platformie C-ITS” i unijnemu Komitetowi ITS.
- Być złożony przez wnioskodawców z jednego lub więcej państwa członkowskich, najlepiej wzdłuż ciągłej trasy i/lub z kilku wzajemnie powiązanych transgranicznych stref/regionów priorytetowych. Pierwszeństwo przyznawane będzie propozycjom angażującym wiele państw członkowskich i/lub obejmującym korytarze i obszary geograficzne domykające luki pomiędzy istniejącym projektami pilotażowymi i działaniami C-ITS.
- Być zgodny z prawodawstwem, w szczególności z Dyrektywą ITS 2010/40/UE i jej delegowanymi Rozporządzeniami.
- Być zgodny z właściwymi normami. Propozycje dotyczące obszarów, w których nie zostały określone wspólne normy lub specyfikacje, muszą przewidywać zapewnienie w odpowiednim czasie zgodności z takimi normami i specyfikacjami w miarę ich pojawiania się, jak również muszą przyczyniać się do tworzenia takich norm i specyfikacji.

Cele szczegółowe

Program wieloletni dotyczy następujących obszarów:

- C-ITS, szczególnie w zakresie komunikacji pojazd-infrastruktura
- Interoperacyjność i ciągłość w obszarze C-ITS i automatyzacji
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa i wydajności energetycznej w obszarze C-ITS i automatyzacji
- Aplikacje na rzecz informacji drogowej i zarządzania ruchem w obszarze C-ITS i automatyzacji

³² Usługi C-ITS "Day-1" rekomendowane przez „Platformę C-ITS”:

Powiadomienia o niebezpiecznych lokalizacjach: Ostrzeżenia o wolno poruszających się lub zatrzymanych pojazdach i o dużym natężeniu ruchu, ostrzeżenia o robotach drogowych, warunki pogodowe, awaryjne światło stop, ostrzeżenie o zbliżającym się pojeździe, ostrzeżenia o innych niebezpieczeństwach

Aplikacje związane z oznakowaniem: Wyświetlanie znaków w pojeździe, wyświetlanie ograniczeń prędkości w pojeździe, przejazd na czerwonym świetle/ bezpieczeństwo na skrzyżowaniu, żądanie pierwszeństwa na światłach przez wyznaczone pojazdy, optymalna prędkość dla „zielonej fali” (GLOSA), dane z czujników pojazdu: CAM Aggregation, Shockwave Damping (kategoria ETSI : „ostrzeżenie o lokalnym niebezpieczeństwie”)

Usługi C-ITS „Day-1.5” rekomendowane przez „Platformę C-ITS”:

Informacje o stacjach tankowania i ładowania dla pojazdów na paliwa alternatywne, ochrona szczególnie narażonych użytkowników dróg, zarządzania parkowaniem na ulicach i poza nimi, informacja Park&Ride, nawigacja Connected&Cooperative, z i do miasta(pierwsza i ostatnia mila, parking rady drogowe, skoordynowana sygnalizacja świetlna), informacja o ruchu drogowym, inteligentne kierowanie.

³³ Tj. zgodnie z wspólnymi wskaźnikami Komisji wynikające z studium « Kluczowe wykonanie wskaźników (KPIs) dla Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w transporcie drogowym.

- Tworzenie cyfrowej infrastruktury drogowej w celu umożliwienia wyższych poziomów automatyzacji
- Konwergencja C-ITS i rosnących poziomów automatyzacji, w oparciu o podejście na bazie komunikacji hybrydowej pozwalającej na wykorzystanie komunikacji opartej o Wi-Fi i telefonię komórkową

Priorytet „Inteligentne Usługi Transportowe dla dróg (ITS)”

Projekty wspierane w tej kategorii powinny polegać na prowadzeniu robót i/lub projektów pilotażowych w rzeczywistych warunkach³⁴ w celu wdrożenia ITS dla dróg.

Do projektów mogą być włączone zarówno prace i studia z pilotażem, pod warunkiem że projekty te są jasno wyszczególnione i wyjaśnione.

Celem Proponowanych Projektów powinno być:

- Ulepszenie interoperacyjnej, ciągłej i płynnej mobilności w Unii Europejskiej, ze szczególnym zwróceniem uwagi na obszary transgraniczne oraz miejskie – międzymiastowe strefy.
- Ulepszenie harmonizacji usług ITS w Europie z perspektywy użytkownika końcowego.
- Ulepszenie wysokiej jakości działań operacyjnych oraz efektywności kosztowej z perspektywy operatora/menadżera ruchu.

Złożone wnioski powinny jasno ukazywać wartość dodaną dla Unii Europejskiej oraz zapewniać:

- Dokładny opis usług ITS oraz C-ITS oraz ich zastosowania, łącznie ze związanym z nimi sprzętem oraz obiektami, proponowane do interoperacyjnego i/lub skalowalnego rozwinięcia w Europie.
- Geolokalizacyjny opis sytuacji wyjściowej (np. sytuacji przed wdrożeniem proponowanego projektu). Wniosek powinien przedstawiać skonsolidowane wyniki ex-ante studium, analizę kosztów i korzyści oraz dane dotyczące aktualnej wiedzy, gdy są dostępne.
- Dokładny opis (z geolokalizacją i jeśli to możliwe - ilościowo) problemu (problemów) które należy rozwiązać poprzez proponowane projekty (np. wąskie gardła, luki, niską jakość usług).
- Jasno sprecyzowane cele (ilościowe i/lub jakościowe), w odniesieniu do polityki UE (np. Dyrektywa ITS) oraz poziom usług dla użytkowników końcowych (np. jakość i harmonizacja usług).
- Dokładny opis zarządzania projektem, zaplanowany do skutecznej realizacji proponowanych projektów, tym współpracy wewnętrznej i oddziaływań

³⁴ Działania pilotażowe powinny służyć co najmniej jednemu z poniżej wymienionych celów:

- rozwijać, ulepszać i adaptować nowe technologie lub innowacyjne rozwiązania oraz wprowadzać je aby przetestować ich wykonalność, trwałość oraz wartość dodaną przed wdrożeniem na większą skalę.
- wdrażać istniejącą technologię, infrastrukturę lub usługi (tj. już używane w innym miejscu, ale nowe dla konkretnego sektora, systemu lub obszaru), aby zyskać doświadczenie i/lub stworzyć warunki rynkowe dla wdrożenia na większą skalę.

Działania pilotażowe zawierają wdrożenie konkretnego rodzaju infrastruktury lub technologii, ale na ograniczoną skalę i ponosząc umiarkowane koszty oraz prowadzone są w celu przetestowania oraz uzasadnienia efektywności innowacyjnych Działań proponowanych do przyszłego rozszerzenia.

Działania pilotażowe nie mogą być związane z badaniami, które nie odpowiadają temu rodzajowi projektu.

zewnętrznych. Podział kosztów powiązany z poziomem wysiłków (np. z podziałem na poddziałania i partnerów) powinien być przedłożony, a środki zarządzania ryzykiem powinny być przewidziane.

Proponowane Działania muszą:

- Wdrażać roboty i działania pilotażowe na sieci bazowej, włączając w to korytarze Sieci Bazowej i/lub węzły miejskie. Inne obszary geograficzne mogą wskazać w tekście ogłoszenia o naborze.
- Nawiązywać do działań ewaluacyjnych, tj. oceny osiągniętych rezultatów. Powinno się użyć w tym celu wskaźników, które będą monitorować i przedstawiać postęp oraz oceniać wpływ i wykonanie. Wskaźniki te powinny być porównywalne na poziomie europejskim³⁵. Również metodologia stosowanej oceny powinna być zgodna z innymi trwającymi inicjatywami w Unii Europejskiej
- Raportować do właściwych służb „Komitetowi Unii Europejskiej ds. Inteligentnych Systemów Transportowych” i do „Platformy C-ITS”. W szczególności, zaproponowane projekty mają zadanie efektywnego przyczynienia się do paneuropejskiej harmonizacji i interoperacyjności usług, a także przyczynienia się do monitorowania i oceny oddziaływań wspierających konsolidację wyników wdrażania Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na poziomie europejskim.
- Zostać złożone przez jedno lub więcej Państw Członkowskich, najlepiej na nieprzerwanej osi i/lub w ramach kilku transgranicznych istotnych stref/regionów. Priorytetowe znaczenie będą miały propozycje obejmujące kilka Państw Członkowskich i/lub obejmujące korytarze/ obszary geograficzne nie objęte dotychczas korytarzami ITS.³⁶
- Być zgodne z ustawodawstwem UE, w szczególności Dyrektywą ITS 2010/40/UE i jej odpowiednimi rozporządzeniami delegowanymi.
- Być zgodne z odpowiednimi normami UE. Propozycje dotyczące obszarów gdzie wspólne standardy UE i specyfikacje nie są dotąd zdefiniowane, powinny zawierać zobowiązanie dostosowania się do standardów i specyfikacji oraz podawać termin ich wprowadzania i rozwoju.

Cele szczegółowe dla puli kohezyjnej:

Wieloletni program prac obejmuje następujące obszary:

- Usługi informacyjne o ogólnoeuropejskim ruchu i czasie podróży, włącznie z usługami transgranicznymi mającymi na celu niezakłóconą bezpośrednią mobilność
- Ogólnoeuropejskie systemy zarządzania ruchem drogowym, mające na celu optymalizację ruchu i zwiększanie efektywności energetycznej
- Systemy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Rozszerzenie „korytarzy ITS” oraz nowych korytarzy ITS koordynowanych przez istniejące korytarze ITS, aby pokryć korytarze sieci bazowej oraz sieć bazową

³⁵ t.j. zgodne ze wspólnymi wskaźnikami Komisji, wynikającymi z ”Kluczowych wskaźników wykonania dla Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) i wytycznych w zakresie UE ITS Platform

³⁶ Szczegóły dot. Korytarzy ITS (2014-EU-TM-0310-W, 2014-EU-TM-0365-W, 2014-EU-TM-0563-W, 2014-EU-TM-0588-W and 2014-EU-TM-0597-W) są dostępne na: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-mode/its-for-road>

- Definiowanie fizycznych oraz wdrożeniowych wymagań dla urządzeń samochodowych w zakresie działania numeru 112, z uwzględnieniem określenia procesu certyfikacji, we współpracy z obowiązującymi rozwojem standaryzacji w tym zakresie.
- Infrastruktura komunikacyjna.

3.3.3. Autostrady morskie (MoS)

Priorytet dla wszystkich Państw Członkowskich

Cele ogólne

Autostrady morskie uważane są za morski filar transeuropejskiej sieci transportowej. Składają się z tras żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, portów, powiązanej morskiej infrastruktury i urządzeń, obiektów, a także uproszczonych formalności administracyjnych, umożliwiających żeglugę morską bliskiego zasięgu i żeglugę morsko-rzeczną pomiędzy co najmniej dwoma portami morskimi, włącznie z połączeniami z lądem. Muszą one przyczyniać się do osiągnięcia europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez barier, łączyć korytarze sieci bazowej przez integrowanie transportu morskiego i ułatwiać transport towarów drogą morską między sąsiadującymi krajami. W tym kontekście, muszą one również promować koncepcje transportu zrównoważonego, przyczyniając się do ograniczania negatywnego wpływu ciężkiego oleju napędowego na środowisko wdrażając wymagania Załącznika VI Konwencji IMO MARPOL i Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/WE³⁷, Dyrektywę 2014/94/UE³⁸, a także wpływając na redukcję emisji CO₂, NO_x oraz PM w transporcie morskim.

Cele ogólne bieżącego programu prac dla Autostrad Morskich (MoS) są spójne ze Szczegółowym Planem Wdrażania (DIP) Europejskiego Koordynatora ds. MoS. Na poziomie bardziej szczegółowym DIP określa trzy filary działania, mające na celu dalszy rozwój priorytetu MoS:

- 1) Środowisko. Filar ten ma na celu zmniejszeniu całkowitego wpływu transportu morskiego na środowisko.
- 2) Logistyka i integracja. Filar ten ma na celu lepszą integrację MoS z handlem i łańcuchami logistycznymi.
- 3) Bezpieczeństwo, czynnik ludzki i zarządzanie ruchem. Filar ten ma na celu sprawne i bezpieczne przemieszczanie ludzi i towarów.

Działania, których program ten dotyczy, mogą polegać na robotach lub pracach studyjnych z działaniami pilotażowymi

Cele szczegółowe:

I) W celu wsparcia programu Autostrad Morskich, należy propagować następujące działania:

Rozwój metod ograniczania emisji³⁹ przyczyniających się do zrównoważonego środowiskowo transportu morskiego, obejmujących akumulatory, innowacyjne napędy, takie jak wspomaganie wiatrem i usprawnienia hydrodynamiczne, nowe obiekty związane z czystymi paliwami i powiązane instalacje pokładowe (LNG, metanol i inne), pozwalające na

³⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (OJ L 307, 28.10.2014)

³⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (OJ L 132, 21.5.2016, p. 58–78)

³⁹ Art. 2 (o) Dyrektywy (UE) 2016/802 („metoda redukcji emisji” oznacza element instalacji, materiał lub urządzenie montowane na statku lub inną procedurę, alternatywne paliwo lub metodę zgodności, stosowane jako alternatywa dla niskosiarkowych paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w niniejszej dyrektywie, które można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować;)

zmniejszenie emisji do atmosfery substancji takich jak CO₂, SO_x, NO_x i pył zawieszony. Dozwolone będą technologie innowacyjne, o ile pozwolą na ograniczenie emisji ponad wymagania obecnego prawodawstwa. Szybkie zastosowanie technologii wychodzących na przeciw przyszłości, można również rozważyć ostrzej wymagania prawne⁴⁰. Zasilanie statków elektrycznością z lądu i działania wspierające efektywność energetyczną również należą do tej kategorii. Systemy oczyszczania spalin będą dozwolone wyłącznie na statkach pływających na krótkich trasach żeglugowych poza SECA.

—• ~~Rozwój infrastruktury~~ w portach i modernizacja istniejących lub wprowadzenie nowych transportowych usług morskich zintegrowanych z łańcuchem logistycznym.

- rozwój infrastruktury dla dostępu morskiego, połączeń z lądem i terminali towarowych, w celu wzmocnienia współpracy oraz skuteczności w żegludze oraz związanych z operacjami portowymi. Ponadto, promowane będą działania mające na celu ograniczenie wąskich gardeł w transporcie morskim i trasach multimodalnych, zapewniające bezpieczniejszy i bardziej ekologiczny transport morski. Może to obejmować poprawę jakości i wydajności w przypadku transportu morskiego typu ro-ro i ro-pax oraz przekierowanie towarów na śródlądowe drogi wodne i towarowy transport kolejowy.

- rozwój usług transportu morskiego, w połączeniu w inwestycjami portowymi, które są otwarte, zintegrowane z łańcuchami dostaw „door-to-door” i koncentrują przepływy towarów w ramach stabilnych, regularnych, częstych, wysokiej jakości i niezawodnych połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, łączących korytarze sieci bazowej.

- rozwój morskich systemów ICT i usług dotyczących systemów zarządzania logistycznego w portach, bezpieczeństwa działań przeładunkowych, a także procedur administracyjnych i celnych. Rozwinięte systemy powinny w pełni spełniać przepisy prawne i specyfikacje techniczne opracowane przez Komisję (Dyrektywy 2010/65/UE⁴¹ oraz 2002/59/WE⁴², Rozporządzenie 952/2013⁴³).

- Promocja „szerszych korzyści” rozwoju autostrad morskich (MoS), niezwiązanych z konkretnymi obszarami geograficznymi ani portami, jednak pozytywnych dla całej branży, takich jak usługi i działania wspierające mobilność osób i towarów, poprawa wpływu na środowisko (czyste paliwa w portach uwzględniające nieruchome lub mobilne urządzenia tankujące⁴⁴ i/lub infrastrukturę, urządzenia do odbioru odpadów itp.), utrzymywanie drożności szlaków przy pomocy lodołamaczy i całoroczna zdolność żeglugowa, pomiary geograficzne i operacje pogłębiania, rozwój infrastruktury w portach, w tym w szczególności obiekty służące tankowaniu paliw alternatywnych, a także optymalizacja procesów, procedur i elementu ludzkiego,

⁴⁰ Dla przykładu, zgodnie z art. 6 p. 1(b) Dyrektywy (UE) 2016/802, poza strefami kontroli zanieczyszczeń SO_x, limit zawartości siarki w paliwach żeglugowych w wysokości 0,50% wejdzie w życie 1 stycznia 2020 r.

⁴¹ Dyrektywa 2010/65/WE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (1) (OJ L 283,29.10.2010 p.1)

⁴² Dyrektywa 202/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2020 ustanawiająca wspólnotę monitorowania ruchu statków i system informacyjny i uchylająca Dyrektywę Rady 93/75/WE (OJ L 208,5.8.2002, p.10)

⁴³ Roporzędzenie Nr 952/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (OJ L 269, 10.10.2013, p.1)

⁴⁴ Art. 2 (8) i (9) Dyrektywy UE 2014/94 (‘(8) „punkt tankowania” oznacza obiekty zaopatrzenia w paliwo z wyjątkiem LNG, poprzez stałą lub mobilną instalację; (9) punkt tankowania LNG oznacza obiekty zaopatrzenia w LNG, składające się zarówno z urządzeń stałych lub mobilnych, na morzu lub innego systemu.’)

platform ICT i włącznie z systemami informatycznymi zarządzania ruchem i systemami elektronicznego raportowania.

II) Priorytetowo traktowane będzie finansowanie następujących obszarów:

- Działania wdrożeniowe skupiające się na poprawie i ustanawianiu nowych połączeń autostrad morskich (MoS) ze znacznym elementem inwestycji w portach (przewidywany zaangażowanie portu prezentujące min. 50 % budżetu projektu); szczególnie dla jasno określonej synergii pomiędzy autostradami morskimi i innymi sektorami transportu, a także w przypadku zapewnienia połączenia z korytarzami sieci bazowej.

- Zakup jednostek takich jak dźwigi portowe, wózki widłowe, pojazdy, etc, nie jest kwalifikowalny;

- Działania wspierające rozwijanie urządzeń do odbioru odpadów olejowych i innych odpadów, włącznie z odpadami ze spalin.

III) W celu rozwoju autostrad morskich (MoS) mogą być promowane dwa typy działań:

- 1) Prace studyjne z działaniami pilotażowymi uznane za projekty testujące lub wdrażające nowe rozwiązania technologiczne w rzeczywistych warunkach eksploatacyjnych. Działania tego typu mogą obejmować szerokie spektrum potrzeb sektora morskiego, włącznie z alternatywnymi paliwami i nowymi technologiami redukcji emisji (w szczególności dotyczące NO_x, PM oraz CO₂), projekty pilotażowe pozwalające na poprawę wizerunku i jakości dostaw, a także wprowadzenie szkoleń zawodowych na potrzeby nowych technologii transportu morskiego. Innowacyjny i wyjątkowy charakter tych projektów musi być jasno przedstawiony.
- 2) Roboty nad autostradami morskimi (MoS) w formie działań na rzecz szerszych korzyści (np. budowa infrastruktury bunkrowania LNG dla statków obsługujących grupę portów, skoordynowany rozwój bezpieczeństwa morskiego lub systemów bezpieczeństwa w kilku krajach) na poziomie regionalnym lub na poziomie Unii Europejskiej, bądź też w formie działań na rzecz poprawy istniejących i budowanie nowych połączeń morskich, z możliwością dalszego intermodalnego rozwoju np. integracja z innymi środkami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Działania związane z połączeniami autostradami morskimi (MoS) mogą również obejmować połączenia pomiędzy portami i siecią bazową lub innymi krajowymi odcinkami sieci bazowej. Działania na rzecz szerszych korzyści mogą obejmować, ale nie muszą się ograniczać do grupy portów w UE, zarządców infrastruktury, właścicieli statków i konsorcjów łączących różne podmioty gospodarki morskiej. Proponowane Działania związane z modernizacją lub tworzeniem połączeń morskich muszą obejmować co najmniej dwa porty w UE (dwa porty bazowe lub jeden bazowy i jeden kompleksowy), co potwierdzą odpowiednie inwestycje portowe, odpowiadający co najmniej 50% całkowitych kosztów inwestycji i operator morski. Zaangażowanie operatora może być bezpośrednie jako beneficjenta lub pośrednie jako podmiotu stowarzyszonego uczestniczącego w projekcie nie otrzymującego dotacji.

Czyste prace studyjne nie będą finansowane.

IV) Koszty kwalifikowane poprawy połączeń autostradami morskimi (MoS) mogą obejmować m.in. koszty ponoszone przez właścicieli statków, w celu uzyskania zgodności z zapisami Konwencji MARPOL Załącznik VI i wymaganiami obszarów kontroli emisji tlenku siarki (SECA) lub koszty przyczyniające się do poprawy wpływu transportu morskiego na środowisko, włącznie z instalacjami związanymi z zasilaniem lądowym lub wdrożeniem czystych paliw alternatywnych w portach i na pokładach. Te typy działań powinny być

promowane przez armatorów działających na poszczególnych połączeniach morskich wraz z morskimi portami UE, których te połączenia dotyczą. Modernizacje jednostek ograniczają się do dodatkowych wysiłków na rzecz ochrony środowiska i nie mogą obejmować całkowitych kosztów zakupu lub budowy jednostki. Nie są wspierane projekty obejmujące wyłącznie modernizację dużych flot w ramach jednej propozycji lub obejmujące dużą liczbę propozycji i nie związane z poprawą poszczególnych połączeń morskich.

W razie niezrealizowania modernizacji istniejącego połączenia lub braku utworzenia nowej autostrady morskiej (MoS) przed zakończeniem realizacji współfinansowanego projektu, Komisja Europejska zastrzega sobie prawo odpowiednio ograniczenia finansowania lub wystąpienia o zwrot części dotacji.

Statki otrzymujące wsparcie w ramach Programu MoS będzie musiała służyć współfinansowanym działaniom na obszarze UE przez co najmniej 5 lat po zakończeniu projektu.

W przypadku dużych działań obejmujących wielu beneficjentów, wnioskodawcy powinni skorzystać z możliwości utworzenia Europejskiego Zgrupowania Interesów Gospodarczych (EZIG) w celu implementacji projektu zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2137/85 z dnia 25 lipca 1985 roku.

3.3.4. Działania wdrażające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich

Priorytet otwarty dla wszystkich Państw Członkowskich

Cele ogólne

W kontekście TEN-T, węzły miejskie są punktem początkowym lub docelowym („pierwszą miłą” lub „ostatnią miłą”) dla pasażerów i ładunków przemieszczających się w sieci. W węzłach miejskich odbywają się przesiadki w ramach lub pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Węzły miejskie są priorytetem, jako że:

- mogą wpływać na efektywność całej sieci, szczególnie jeśli charakteryzują je wąskie gardła lub brakujące ogniwa w zintegrowanych połączeniach transportowych;
- posiadają duży potencjalny wpływ na jakość życia, w którym zawierają się negatywne przejawy transeuropejskich przepływów ruchu (emisje, hałas, korki, bezpieczeństwo), jak i szanse (wysokiej jakości przestrzeń publiczna i zmiana zachowań).

Priorytet ten dotyczyć ma działań spójnych z art. 30 Wytocznych TEN-T, w celu lepszej integracji transportu dalekobieżnego z miejskim systemem ruchu. Najlepiej byłoby, gdyby działania takie opierały się na unijnej polityce zrównoważonej mobilności miejskiej, a w szczególności na Urban Mobility Package.

Polityka skupia się na rozwoju multimodalności (wykorzystaniu jednej podróży połączenia różnych środków transportu), w tym połączeń miejsko-regionalnych, zrównoważonym przejściu z samochodów na środki bardziej „miękkie” (transport publiczny, jazda na rowerze, chodzenie pieszo) w przypadku ładunków i pasażerów, przejściu z paliw kopalnych na paliwa alternatywne i poprawie bezpieczeństwa drogowego.

Pierwszeństwo może być przyznawane działaniom zmierzającym do stworzenia i/lub wdrożenia dających się powtórzyć dobrych praktyk wnoszących wkład w taką politykę, ze szczególnym naciskiem na odpowiednią infrastrukturę.

Finansowane mogą być wyłącznie działania w węzłach miejskich wymienionych w załączniku II, część 1 Wytucznych TEN-T oraz wymienione w załączniku II, część 2 Wytucznych TEN-T i zlokalizowane w korytarzu sieci bazowej.

Cele szczegółowe

Wśród proponowanych działań mogą znaleźć się roboty, prace studyjne i/lub uruchomienie projektów pilotażowych, dotyczące następujących kwestii:

- Identyfikacja brakujących odcinków i wąskich gardeł w obrębie i pomiędzy środkami transportu TEN-T w węzle miejskim, z równoczesną propozycją realistycznych rozwiązań problemu w perspektywie krótko, średnio i długookresowej. Włączone są tu obwodnice miejskie, o ile powiązane są z takimi aspektami transportu jak multimodalne i ulepszone usługi transportu publicznego;
- Identyfikacja brakujących odcinków i/lub wąskich gardeł w połączeniach pomiędzy transeuropejską i miejską częścią podróży, z równoczesną propozycją realistycznych rozwiązań problemu w perspektywie krótko, średnio i długookresowej.
- Koncepcje zwiększające multimodalność i wspierające zrównoważone przejście z samochodów na środki bardziej „miękkie” (transport publiczny, jazda na rowerze, chodzenie pieszo) w przypadku ładunków i pasażerów, przejście z paliw kopalnych na paliwa alternatywne i poprawę bezpieczeństwa drogowego.

Należą tu między innymi: optymalizacja transportu publicznego (na przykład poprzez wydzielone pasy), rozwój wzorców transportowych opartych na ruchu rowerów i rowerów służących do przewozu towarów, infrastruktura, rozwiązania i usługi dla paliw alternatywnych, niskoemisyjna i niskowęglowa dostawa towarów w obrębie miast (również przy pomocy obiektów przeładunkowych pomiędzy transportem dalekobieżnym i miejskim), systemy wspólnego użytkowania samochodów osobowych, lepsze wykorzystanie przestrzeni publicznej, itp.

Tam, gdzie to stosowne, częścią proponowanych działań powinna być integracja ze zrównoważonym planem mobilności miejskiej, w tym aspektami jego tworzenia i wdrażania.

Identyfikacja trwałych modeli biznesowych i ulepszonych rozwiązań finansowania, przy zaangażowaniu różnych interesariuszy, są mile widziane tam, gdzie ma to uzasadnienie.

Obwodnice drogowe nie leżą w zakresie tego priorytetu, o ile nie są powiązane z takimi aspektami transportu jak multimodalne i ulepszone usługi transportu publicznego.

Urządzenia mobilne muszą być uzupełniające w stosunku do infrastrukturalnej części działania; W celu zapewnienia skupienia na infrastrukturze innowacyjnych działań w ramach CEF, zasadniczo będzie miało zastosowanie ograniczenie do 10% unijnej dotacji w odniesieniu do sprzętu mobilnego wykorzystywanego w działaniu. Ponadto, koszty kwalifikowalne sprzętu mobilnego mogą odnosić się tylko do finansowej różnicy pomiędzy konwencjonalnym rozwiązaniem, a wykorzystaniem nowej technologii (np. dodatkowy nakład finansowy wynikający z wykorzystaniem napędu opartego na wodorowych ogniach paliwowych zamiast na oleju napędowym). Będzie to oceniane indywidualnie, a wnioskodawca/wnioskodawcy muszą przedstawić pełną informację finansową uzasadniającą przedstawione koszty jednostkowe. Subsydiowany sprzęt mobilny musi pozostać zarejestrowany przez co najmniej 5 lat i musi być eksploatowany w państwie członkowskim.

3.3.5. *Rozwój multimodalnych platform logistycznych i połączenia z nimi*

Priorytet otwarty tylko dla Państw Członkowskich Funduszu Spójności

Cele ogólne:

Multimodalne platformy logistyczne obejmują porty morskie, porty śródlądowe, lotniska i terminale kolejowo-drogowe do przeładunku towarów pomiędzy co najmniej dwoma środkami transportu. Multimodalne platformy logistyczne muszą przyczyniać się do optymalizacji wydajności multimodalnych łańcuchów logistycznych, co jest kluczowe w dążeniu do konkurencyjnego i wydajnego systemu transportowego, i dążyć do zmiany sposobu przewozu towarów z transportu drogowego na inne bardziej zrównoważone środki transportu.

Działania objęte tym programem muszą dotyczyć terminali towarowych, zgodnie z definicją z Art. 3 (s) Rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, które stanowią część multimodalnych platform logistycznych, zgodnie z Art. 3 (r) Rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. Terminale towarowe muszą być zgodne z Rozdziałem II, Sekcja 6 Rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. Finansowane mogą być tylko terminale towarowe takie jak bazowe porty morskie, bazowe porty śródlądowe, bazowe lotniska lub bazowe terminale kolejowo-drogowe, wymienione w Części 2 Załącznika II Rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Działania objęte tym programem muszą dotyczyć robót i/lub prac studyjnych dotyczących połączeń drogowych, kolejowych, śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do terminali towarowych i/lub dalszy rozwój tych terminali. Prace studyjne powinny obejmować przedsięwzięcia, gdzie wstępna decyzja inwestycyjna została już podjęta i planowany termin realizacji inwestycji jest nieodległy.

Cele szczegółowe:

Aby wspierać ogólne cele multimodalnych platform logistycznych, następujące działania będą promowane:

- Połączenia z istniejącymi terminalami towarowymi, obejmujące infrastrukturę dostępową i połączenia na ostatnim odcinku, które przyczyniają się do efektywnych wzajemnych połączeń i integracji tych terminali z siecią bazową.
- W uzasadnionych przypadkach Projekty muszą zapewniać wzajemne połączenia pomiędzy istniejącymi terminalami towarowymi i innymi rodzajami transportu, w szczególności koleją, śródlądowymi drogami wodnymi i żeglugą morską bliskiego zasięgu.
- Dalszy rozwój istniejących terminali towarowych przez mniejszej skali infrastrukturę pomocniczą (np. łączenie torów lub stosowanie bocznic, przyłącza elektryczne, dostosowywanie do pociągów o długości 740 m itp.), sprzęt i aplikacje ICT w celu zapewniania lub poprawy przepływu informacji w ramach terminalu i wzdłuż łańcucha logistycznego.

Budynki, obiekty składowe i magazynowe, dźwigi, przenośniki i inne urządzenia do transportu towarów i majątek ruchomy np. lokomotywy nie są objęte programem.

Działania nie mogą zapewniać selektywnej przewagi danemu operatorowi ani grupie operatorów i muszą być dostępne na niedyskryminujących zasadach.

Nie są finansowane działania mające na celu zwiększanie wydajności terminali towarowych.

Nie jest finansowane rozwijanie nowych terminali towarowych i połączeń z nimi.

Ogólne spostrzeżenia dla wszystkich priorytetów w ramach sekcji 3:

Dodatkowo do celów szczegółowych, priorytet będzie dany dla projektów, które uwzględniają użycie prywatnego finansowania, w szczególności instrumentów finansowych UE takich jak Europejski Instrument na Rzecz Inwestycji Strategicznych

4. DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE PROGRAM OD 2016 ROKU

Działania wspierające program dotyczą wyłącznie zobowiązań na lata 2016 - 2020.

Jeśli działania wspierające program obejmują przyznawanie dotacji bez zaproszenia do składania wniosków, zastosowanie mają kryteria wyboru i przyznawania określone wyłącznie w poniższych częściach tego programu prac.

Podział na linię budżetową i typ wydatku znajdują się w Załączniku IV do niniejszej Decyzji.

4.1. Uzupelnianie brakujących połączeń, usuwanie wąskich gardeł, zwiększanie interoperacyjności kolei i poprawa połączeń transgranicznych (linia budżetowa 06.02.01.01)

4.1.1. Działania wspierające program związane z systemem informacyjnym TENTEC dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)

4.1.1.1. W formie przetargu

Usługi TENtec

Tworzenie, utrzymywanie i aktualizowanie komputerowego systemu danych dla TEN-T, obejmującego wszystkich udziałowców, zapewniającego najnowocześniejsze narzędzia IT, w szczególności interaktywne satelitarne mapy, z portalem prywatnym i publicznym. TENtec wspiera wszelkie aspekty rozwoju TEN-T i jej finansowania przez odzwierciedlanie i monitorowanie rzeczywistej infrastruktury transportowej najbardziej jak to możliwe, w celu zapewnienia efektywności finansowania przypisanego do TEN-T. Zapewnia to synergii z innymi sektorami programu „Łącząc Europę”.

Komisja korzysta ze skonsolidowanego raportowania operacyjnego zapewnionego przez Agencję INEA na podstawie Raportów o stanie działań (ASR) projektów finansowanych z instrumentu „Łącząc Europę”, informujących o osiągnięciu wskaźników z wykonania wymaganych przez Rozporządzenie CEF zgodnie z Art. 3 i 4. Skonsolidowane dane zostaną wykorzystane przez Komisję do przygotowywania towarzyszących sprawozdań budżetowych i jako wkład w średnioterminową ocenę instrumentu „Łącząc Europę”, wymaganą na podstawie Art. 27 Rozporządzenia CEF.

Podstawę prawną dla Działań Wspierających Program stanowi Art. 5(2)(A) i 7(2) Rozporządzenia CEF.

		Indykatorywny harmonogram uruchomienia procedury zamówień publicznych	Wielokrotne kontrakty przyznane w ramach Umowy Ramowej na Usługi
2016		1 kwartał 2016 r.	1 150 000 EUR środków z 2016 roku,
2017		1 kwartał 2017 r.	1 150 000 EUR środków z 2017 roku,

2018		1 kwartał 2018 r.	1 150 000 EUR środków z 2018 roku,
2019		1 kwartał 2019 r.	1 150 000 EUR środków z 2019 roku,
2020		1 kwartał 2020 r.	1 150 000 EUR środków z 2020 roku,
Wielokrotne kontrakty przyznane w ramach Umowy Ramowej na Usługi	10		Uwagi: 1 000 000 EUR środków z 2014 roku obejmujących wielokrotne umowy na usługi o czasie trwania od 2015 roku do 1 kw. 2016 roku

System modelowania dla UE i sąsiednich krajów - integracja modelowania z TENTEC

Rozwój europejskiego transportu i polityki dotyczącej infrastruktury transportowej wymaga wsparcia przez solidną analizę ilościową, zapewniającą kompleksowy i spójny obraz europejskiego sektora transportu i jego ewolucji z należyтым uwzględnieniem sieci transportowej.

Nowy model sieci transportowej (finansowany w ramach programu Horizon 2020, a nie CEF) będzie obejmował wszystkie środki transportu dla pasażerów i towarów, ze szczególnym uwzględnieniem transeuropejskich trajektorii i węzłów o znaczeniu europejskim/międzynarodowym. Będzie on obejmował bazową i kompleksową sieć TEN-T i aspekty związane z planowaniem podróży, rozkładem podróży, wyborem środka transportu i przydziałem podróży.

Cele tego działania wspierającego program (PSA) obejmują poprawę sieci TEN-T przez zbudowanie połączonej sieci (sieć z typologią); utrzymywanie i adaptację tej sieci do przyszłych potrzeb modelu sieci transportowej; integracja nowego modelu z TENtec. Koszty związane są z integracją systemu modelowania z TENTEC.

Ze względu na fakt, że działania TENTEC proponowane dla celu finansowego 1, to narzędzie modelowania jest również dopasowane do głównych zadań TENTEC w zakresie celu finansowego 1.

Działanie wspierające program (PSA) zgodnie z Art. 2(5), 5(2)(a) i 7(2) Rozporządzenia 1316/2013.

Indykatywne kwoty przyznane w 2016 r.	215 000	Indykatywny harmonogram uruchomienia procedury zamówień publicznych	II kwartał 2020 roku
Okres (Lat)		Uwagi	1 000 000 EUR ze środków z 2014 roku
Liczba umów na podstawie Umowy Ramowej na Usługi	2		

Badania i wsparcie dla pracy Koordynatorów Europejskich i Forum Korytarza

Koordynatorzy Europejscy i prace Forum Korytarza wymagają ciągłego wsparcia w kategoriach analizy postępów poczynionych w korytarzach, w ewolucji ruchu, w sprawozdawczości, w tym poprzez TENtec i w organizacji spotkań Forum Korytarza.

Po wprowadzeniu planów pracy drugiej i trzeciej generacji, praca Koordynatorów Europejskich skupiać się będzie na monitorowaniu wdrażania. Konieczne będą badania i wsparcie w celu zebrania i analizy danych o wdrażaniu korytarzy sieci bazowej.

Ich praca będzie również poświęcona przygotowaniu kolejnej fazy rozwoju projektu prowadzącej do ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r. Konieczne będą zatem badania w celu określenia pozostałych projektów, które mają być wspierane finansowo w kolejnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2021-2028.

Podobne wsparcie będzie również poświęcone Europejskiemu Koordynatorowi ds. Autostrad Morskich. Dotyczy to w szczególności przygotowania kolejnej generacji planów wdrożeniowych i ich monitorowania w oparciu o doświadczenia i rozwój sytuacji w odniesieniu do unijnego transportu morskiego, jak również prognozowania ruchu na autostradach morskich.

Zamówienie zostanie dokonane poprzez otwarty konkurs ofert.

Indykatywna łączna kwota (środki tylko na 2018 rok)	10 000 000 EUR Zobowiązanie na 2018 rok	Indykatywny harmonogram uruchomienia procedury zamówień publicznych	Zaproszenie do składania ofert: Q1/Q2 2017 Tylko kontrakty na rok budżetowy 2018
Indykatywna ilość kontraktów	10	Uwagi	Przewidywany czas trwania kontraktów: 3 lata Poprzednie kontrakty: 9 900 000 EUR ze środków z 2014 roku

4.1.1.2. W formie innego wydatku: transfer przyznanego środków operacyjnych dla INEA na szczególne zadania TENTEC

Usługi TENTEC

Działanie wspierające program wspiera również „moduły obsługi klienta”, obejmujące zewnętrzne procesy przydzielania dostępne dla beneficjentów i państw członkowskich, udostępnione przez INEA, z szacunkowym rocznym kosztem 250 000 EUR przekazywanym INEA corocznie przez DG MOVE.

Elementy obsługi klienta obejmują analizę biznesową, dane techniczne, projekt i architekturę systemu i będą koncentrować się na zapewnianiu następujących usług/funkcji:

- Wymiany z potencjalnymi beneficjentami nt. form i kwot unijnego wsparcia finansowego przyznanego dla projektów CEF.
- Wprowadzanie danych dotyczących technicznego i finansowego postępu projektów współfinansowanych z CEF.

- ułatwienia prezentacji projektów CEF w ujęciu geograficznym r przez interaktywne systemy wyświetlające (GIS).
- Aktualizacje, przeglądy i utrzymanie.
- pomoc techniczna (helpdesk) dla użytkowników zewnętrznych.

Nowe zadania polegać będą na gromadzeniu, konsolidacji raportowania operacyjnego z projektów finansowanych w ramach CEF na podstawie raportów o stanie działań (ASR), którymi zarządza Agencja, w chwili wypełnienia wskaźników wydajności sieci TEN-T wymaganych zgodnie z podstawą prawną dla CEF Art. 3 i 4. Skonsolidowane dane dotyczące wskaźników i kamieni milowych będą używane przez Komisję do przygotowywania towarzyszących sprawozdań budżetowych i jako dane do średnioterminowej ewaluacji CEF wymaganą zgodnie z Art. 27 Rozporządzenia CEF.

		Przekazanie środków na rzecz INEA	
2016 rok		250 000	EUR środków z 2016 roku,
2017 rok		250 000	EUR środków z 2017 roku,
2018 rok		250 000	EUR środków z 2018 roku,
2019 rok		250 000	EUR środków z 2019 roku,
2020 rok		250 000	EUR środków z 2020 roku,
			Uwagi: 250 000 EUR ze środków z 2014 roku zostało przeniesionych dla INEA na zadania z zakresu obsługi klienta

4.1.1.1. W formie dotacji

a) Wsparcie udziału Państw w realizację korytarzy sieci bazowej

Celem tego działania wspierającego programu jest kontynuacja bezpośredniego wsparcia dla państw członkowskich w realizacji korytarzy sieci bazowej, w tym poprzez projekty transgraniczne, w latach 2017-2020.

Korytarze sieci bazowej są kluczowym narzędziem wdrażania sieci bazowej TEN-T i mają na celu w szczególności poprawę połączeń transgranicznych wewnątrz Unii. Zgodnie z art. 44(1) Rozporządzenia (UE) Nr 1315/2013 (Rozporządzenie TEN-T), państwa członkowskie mają obowiązek uczestnictwa w odpowiednich korytarzach.

Celem działania jest ułatwienie państwu członkowskim udziału w strukturach korytarzy w celu poprawienia przepływu informacji i usprawnienia realizacji projektów transgranicznych. Ukierunkowany rozwój przepływów informacji (na przykład poprzez dedykowane programy twinningowe) ma również na celu poprawę współpracy pomiędzy państwami członkowskimi w odniesieniu do realizacji projektów transgranicznych i wymiany dobrych praktyk w ramach całej Unii.

Działanie to będzie skutkowało dalszym rozwojem i płynniejszym wdrażaniem Planu Prac Korytarzy, o którym mowa w art. 47 wytycznych TEN-T, a który został wstępnie przedstawiony przez Koordynatorów Europejskich w grudniu 2014 i zatwierdzony przez państwa członkowskie w 2015 r. Przewidziane są kolejne aktualizacje Programów Prac do roku 2020. Kolejnym rezultatem będzie lepsza współpraca z Koordynatorami Europejskimi, o czym mówi art. 45(7) Rozporządzenia (UE) 1315/2013.

Dla celów tego działania, dotacja zostanie przyznana bezpośrednio każdemu z państw członkowskich (lub organowi/organom przez niego wyznaczonym w ramach jego odpowiedzialności za przygotowanie znaczących projektów transgranicznych) na pokrycie bezpośrednich kwalifikowalnych kosztów udziału we właściwym korytarzu, jak również na pokrycie bezpośrednich kosztów konkretnych działań komunikacyjnych, wymiany najlepszych praktyk i działań związanych z dzieleniem się wiedzą w odniesieniu do zarządzania znaczącymi projektami transgranicznymi określonymi we właściwych Planach Pracy Korytarzy.

Biorąc pod uwagę, że nakład pracy zależy od ilości korytarzy pokrywających każde z państw członkowskich, maksymalna kwota, jak może być przyznana, określana jest w następujący sposób:

Podstawę prawną stanowi punkt a art. 5(2) Rozporządzenia (UE) 1316/2013.

Bezpośrednie przyznanie dotacji państwom członkowskim - ministerstwom posiadającym pozycję monopolistyczną w zakresie opisanych wyżej zadań, lub wyznaczonym organom w ramach ich odpowiedzialności - art. 190(1)(c) zasad stosowanie rozporządzenia finansowego UE.

Krajowe Członkowskie uczestniczące w jednym lub dwóch korytarzach	Bułgaria; Chorwacja; Cypr; Dania; Estonia; Finlandia; Grecja; Irlandia; Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Wielka Brytania	Max. grant na państwo członkowskie 384 600 EUR
Krajowe Członkowskie uczestniczące w trzech lub czterech korytarzach	Austria; Belgia; Czechy; Węgry; Włochy; Holandia; Słowacja	Max. grant na państwo członkowskie 769 200 EUR
Krajowe Członkowskie uczestniczące w pięciu	Niemcy; Francja	Max. grant na państwo członkowskie 1 153 800

korytarzach lub więcej		EUR
------------------------	--	-----

Koszty pośrednie nie są kwalifikowalne.

Max. poziom dofinansowania bezpośrednich kosztów kwalifikowalnych	100%	Indykatywny harmonogram	Zaproszenie do składania wniosków zostanie przesłane w III kwartale 2016 Termin na składanie wniosków IV kwartał 2016 Rozpoczęcie wdrażania I kwartał 2017 Umowy mogą zostać podpisane w ramach budżetu 2017
Indykatywna kwota całkowita (środki tylko na 2017)	15 000 000 EUR środki na 2017		
		Komentarze	Szacunkowy czas trwania projektu: 4 lata Wcześniejsze działania w ramach zobowiązań z 2014 : 12 000 000 EUR

b. Działania wspierające program (PSA) związane ze zwiększeniem interoperacyjności poprzez rozwój kolejowych korytarzy towarowych „Wsparcie dla ustanowienia i realizacji kolejowych korytarzy towarowych”

W kontekście zapewnienia interoperacyjności, zgodnie z Rozporządzenie (UE) Nr 913/2010 muszą zostać ustanowione i wykonane unijne kolejowe korytarze towarowe (RFC), jako podstawa frachtu kolejowego korytarzy sieci bazowej TEN-T (zob. artykuły 44 i 48 wytycznych TEN-T). Celem ogólnym tego działania wspierającego jest wspomoczenie ustanawiania, realizacji i rozwoju RFC, poprzez wspieranie ich działań, zgodnie z wymaganiami prawnymi i potrzebami rynku, oraz wspomoczenie ich w świadczeniu wysokiej jakości usług klientom.

Działanie (PSA) udzieli wsparcia w zakresie czynności RFC związanych z prowadzeniem sekretariatu, zarządzaniem komunikacją na rzecz państw członkowskich w ich funkcji rad wykonawczych i na rzecz zarządców infrastruktury w ich funkcji rad zarządzających (w tym grupy robocze, punkty kompleksowej obsługi korytarzy i grupy doradcze), jak również w

zakresie wszelkich innych działań RFC, w tym ograniczonych wyłącznie do badań i ujętych w przepisach Rozporządzenia Nr 913/2030 zgodnie z nowelizacją w art. 29 Rozporządzenia CEF.

W odniesieniu do RFC, które już skorzystały z unijnego dofinansowania w ramach naboru wniosków CEF, żadne zadania/działania już współfinansowane poprzez taką dotację nie będą finansowane poprzez PSA.

W ramach tego PSA, Komisja może ustanowić konkretne priorytety w zaproszeniu do składania wniosków o dotację oraz bardziej szczegółowo zdefiniować właściwe zadania/działania.

PSA nie będzie finansować prac infrastrukturalnych w RFC.

Dofinansowanie będzie przyznawane:

- (i) Państwom członkowskim, działającym w ramach swoich kompetencji rad wykonawczych, wykonując zadania określone przez Rozporządzenie (UE) 913/2010.
- (ii) konsorcjum zarządców infrastruktury kolejowej (RIM) i, tam gdzie stosowne, Organom alokującym (AB), działającym w ramach swoich kompetencji rad zarządzających, które mogą przyjmować formę EEIG⁴⁶, w przypadku braku podmiotu posiadającego osobowość prawną;

Wnioski o dofinansowanie dla każdego z kolejowych korytarzy towarowych muszą być koordynowane przez jednego z zarządców infrastruktury kolejowej, jeden z organów alokacyjnych lub jedno z państwa członkowskich, które będzie działało jako koordynator w imieniu pozostałych uczestniczących w RFC.

Podstawę prawną tego PSA stanowi punkt a art. 5(2) Rozporządzenia CEF.

Bezpośrednie dofinansowanie musi być uzasadnione na podstawie art. 190(1)(c) i 190(1)(f) zasad stosowania rozporządzenia finansowego UE.

Pierwotna lista kolejowych korytarzy towarowych określona jest w załączniku II do Rozporządzenia CEF.

Orientacyjna lista Beneficjentów:

RFC	Państwo Członkowskie	Zarządcy Infrastruktury
RFC 1	NL, BE, DE, CH, IT	EEIG Korytarz Ren-Alpy
RFC 2	NL, BE, FR, LU, CH, UK	EEIG, Korytarz Morze Północne – Morze Środkowe
RFC 3	NO, SE, DK, DE, AT, IT	Zarządcy Infrastruktury: Jernbaneverket (NO) Trafikverket (SE) the Øresundsbro Konsortiet Banedanmark (DK) DB Netz AG (DE) ÖBB Infrastruktur AG (AT) Rete Ferroviaria Italiana S.p.a (IT)

RFC 4	PT, ES, FR, DE	EEIG Korytarz Atlantycki
RFC 5	PL, CZ, SK, AT, SI, IT	EEIG Korytarz Bałtyk - Adriatyk
RFC 6	ES, FR, IT, SI, HU, HR	EEIG Korytarz śródziemnomorski
RFC 7	AT, CZ, SK, HU, RO, BG, EL, DE	Zarządcy Infrastruktury/ pomioty alokujące: ÖBB-Infrastructure (AT) SŽDC (CZ) ŽSR (SK) MÁV (HU) GYSEV (HU & AT) VPE (HU) CFR (RO) NRIC (BU) OSE(GR) DB Netz AG (DE)
RFC 8	BE, NL, DE, CZ, PL, LT, LV, EE	Zarządcy Infrastruktury/ pomioty alokujące: DB Netz AG (DE) Infrabel (BE) ProRail (NL) SZDC (CZ) PKP PLK SA (PL) Lietuvos geležinkeliai (LT) Valstybinė geležinkelio inspekcija (LT) ..(EE) ..(LV)
RFC 9	CZ, SK, AT, HU, RO, FR, DE	Zarządcy Infrastruktury/ pomioty alokujące: SNCF Reseau (FR) DB Netz (DE) SZDC (CZ) ZSR (SK) ÖBB Infra (AT) GYSEV (HU & AT)

		MAV (HU) VPE (HU) CFR (RO)
RFC 10	AT, SL, BG, SB	Zarządcy Infrastruktury/ pomioty alokujące: AT, SL, DG, SB
RFC 11	SI, SK, PL, HU	Zarządcy Infrastruktury/ pomioty alokujące: ..(SI) ..(SL) MAV (HU) GYVEV (HU) VPE (HU) ZSR (SK) PKP PLK SA (PL)

Unijne wsparcie będzie przyznawana w formie grantów do 100 % bezpośrednich kosztów kwalifikowalnych (koszty pośrednie nie są kwalifikowalne)

Max. poziom dofinansowania	100%	Indykatorywny harmonogram: Zawarcie wieloletniej umowy szczególnej w rocznych transzach Zaproszenie Komisji do złożenia wniosku na grant: I kwartał 2017 Ocena wniosków: II kwartał 2017 Wyjaśnienia Podpisanie umowy szczególnej i wdrażanie: czerwiec 2017
Indykatorywna kwota zobowiązań		
2017	12 mln EUR w ramach środków na 2017	Płatności w rocznych transzach
Komentarze	Przewidywany okres trwania: 4 lata Kwota dla RC może się różnić, w zależności od liczby IM, stopnia rozwoju RFC oraz proponowanych działań.	

4.2. Zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej (dotyczy linii budżetowej 06.02.01.02)

4.2.1. Działania Wspierające Program w zakresie „bezpiecznej infrastruktury”

4.2.1.1. W formie dotacji

Działanie (PSA) wspierające program: „Rozwijanie współpracy między zarządcami infrastruktury kolejowej, w celu poprawy zarządzania bezpieczeństwem”

Celem tego PSA jest wsparcie europejskich zarządców infrastruktury kolejowej w dzieleniu się wiedzą i najlepszymi praktykami w kolejnictwie, aby wspierać nowe podejścia do zarządzania bezpieczeństwem. Działanie to powinno skutkować wspólnym zrozumieniem możliwości, korzyści, ale także barier uniemożliwiających osiągnięcie bardziej dojrzałej i po prostu bezpiecznej kultury. Musi to stwarzać podstawę do implementacji systemu raportowania o zdarzeniach.

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei 2004/49/WE⁴⁵ określa zasady rozwijania i poprawy bezpieczeństwa unijnych kolei, włącznie z wspólnymi zasadami zarządzania bezpieczeństwem kolei. Artykuł 9 tej dyrektywy mówi, że zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe muszą określać ich wzajemne systemy bezpieczeństwa, np. organizacja i ustalenia zapewniające bezpieczne zarządzanie tymi działaniami.

Promowanie bezpieczeństwa i kultury w organizacji jest kluczowym elementem efektywnej implementacji raportowania o zdarzeniach. Raportowanie o zdarzeniach i systematyczna analiza danych o zdarzeniach i wypadkach stanowi podstawę współczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem. Koleje pozostają jedynym głównym środkiem transportu, gdzie nie jest wdrożony wspólny ogólnoeuropejski system informowania o zdarzeniach.

To działanie wspierające program (PSA) będzie wdrażane za pomocą dotacji przeznaczonej na program twinningowy (współpracy bliźniaczej) dla kadry zarządzającej zarządców infrastruktury kolejowej odpowiedzialnej za bezpieczeństwo. Dotacja przyznawana będzie konsorcjom składającym się z:

- koordynatora, który może być również organizacją wysyłającą/goszczącą; musi to być zarządca infrastruktury kolejowej Państwa Członkowskiego lub stowarzyszenie zarządców infrastruktury kolejowej UE;
- innych beneficjentów - co najmniej 10 wysyłających i/lub goszczących zarządców infrastruktury kolejowej Państw Członkowskich UE.

Dotacja pokryje do 100% bezpośrednich kosztów kwalifikowalnych działania.

⁴⁵

Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych i zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym i dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.

Podstawa prawna dla PSA to art. 5.2(a) i 7.2(j) Rozporządzenia CEF..

Biorąc pod uwagę, że wymaga to szczególnego rodzaju jednostki w zakresie jej kompetencji technicznych i uprawnień administracyjnych, to działanie wspierające program będzie wdrażane za pośrednictwem dotacji przyznawanej bez zaproszenia do składania wniosków dla zarządców infrastruktury Państw Członkowskich UE/EFTA lub związków zarządców infrastruktury Państw Członkowskich UE/EFTA na podstawie art. 190.1(f) zasad aplikowania zgodnie z rozporządzeniem finansowym.

Indykatorywna kwota do przyznania w 2016 roku	280 000	Indykatorywny harmonogram	Zaproszenie do składania wniosków należy przesłać w 1 kwartale 2016 roku
Okres (Lat)	1	Uwagi	280 000 EUR z budżetu na 2016 rok
Indykatorywna liczba umów	1		

4.2.2. Działanie wspierające program (PSA) w obszarze Zapewnienie zrównoważonego i wydajnego transportu w perspektywie długoterminowej: Big data dla lotnictwa

4.2.2.1. W formie dotacji: bezpośrednie przyznanie dofinansowania Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Big data dla lotnictwa

W „Strategii Lotnictwa dla Europy”, opublikowanej w grudniu 2015, Komisja Europejska z zadowoleniem przyjęła uruchomienie inicjatywy big data dla lotnictwa cywilnego. Do celów europejskiego programu big data dla lotnictwa cywilnego należy uczynienie europejskiego systemu lotnictwa cywilnego jeszcze bezpieczniejszym, wsparcie dla wiodącej roli Europy w lotnictwie cywilnym w aspekcie technologicznym i rynkowym, oraz podniesienie poziomu europejskiego know-how w zakresie technologii big data.

Działanie będzie rozwinięciem niezależnego studium wykonalności zamówionego w roku 2015 przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego. Studium to potwierdziło znaczenie programu Big Data dla bezpieczeństwa lotniczego i jego wykonalność. Studium zaleciło rozpoczęcie od etapu weryfikacji koncepcji, z udziałem ograniczonej liczby interesariuszy, w tym europejskich linii lotniczych, producentów samolotów i władz lotniczych państw członkowskich, przed wdrożeniem w pełnej skali. Weryfikacja koncepcji skupiać się będzie na zebraniu istniejących danych na temat bezpieczeństwa lotów z raportów monitoringu danych lotu z samolotów i raportów ze zdarzeń. Program Big Data w formie stworzonej przez lotnictwo cywilne może być wykorzystywany jako platforma

dla zastosowań big data w innych środkach transportu. Program będzie jednym z pierwszych projektów pilotażowych w obszarze zastosowań big data. Działanie wspierające program pozwoli na przygotowanie i realizację etapu weryfikacji koncepcji.

Oczekiwane rezultaty i powiązane zadania:

- Zaprojektowanie i wdrożenie rozwiązania big data dostosowanego do bezpieczeństwa sektorów transportu, poczynając od lotnictwa cywilnego. Projektowanie rozwiązania będzie składało się z następujących etapów:
- stworzenie struktury danych, która pozwoli na wyodrębnienie, przetworzenie i załadowanie wszystkich właściwych danych na temat bezpieczeństwa do systemu big data; dla celów weryfikacji koncepcji będą to dane o bezpieczeństwie lotów i raporty ze zdarzeń;
- zaprojektowanie innowacyjnych algorytmów przetwarzania danych i zapytań, które wyodrębnią z danych wiedzę. Oczekuje się, że projekt big data pozwoli na skokową zmianę z reaktywnego zarządzania bezpieczeństwem na proaktywne zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie w Europie;
- zaprojektowanie i realizacja odpowiednich infrastruktur informatycznych; dla celów weryfikacji koncepcji będzie się to opierało o platformę analityczną big data o pojemności 500 TB, z licencjami na oprogramowanie, architekturą, integracją i zasilaniem danymi platformy IT;

Ustanowienie i podtrzymywanie mechanizmów współpracy ze wszystkimi właściwymi interesariuszami w celu zapewnienia ciągłego dopływu danych oraz udziału i wkładu całego sektora w celu zapewnienia potencjału analitycznego, jak również wykorzystania wyników działania systemu (mechanizmów ograniczania ryzyka) przez uczestników; w tym celu w fazie weryfikacji koncepcji będzie musiała zostać zaprojektowana i przetestowana struktura zarządzania współpracą.

Rola Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), która jest głównym elementem europejskiego systemu lotniczego, ustanowiona jest Rozporządzeniem (WE) Nr 216/2008 w sprawie bezpieczeństwa lotniczego i ustanowienia Agencji, tzw. Rozporządzeniem Bazowym. Agencja zaangażowana jest w koordynację zbierania, wymiany i analizy informacji w kwestiach dotyczących lotnictwa i bezpieczeństwa lotniczego (w zakresie określonym Rozporządzeniem Bazowym). Działając w ten sposób, EASA ustanowiła już sieć z partnerami z obszaru bezpieczeństwa lotniczego niezbędną do wnoszenia wkładu w postaci danych i wiedzy eksperckiej, która pozwoli na sukces tej inicjatywy. W przyszłości rola EASA w tym obszarze zostanie wzmocniona, jak nakreślono to w propozycji Komisji dotyczącej nowelizacji Rozporządzenia Bazowego⁴⁷.

EASA posiada pozycję administracyjną, sieć techniczną i wiedzę fachową niezbędną do zarządzania zbieraniem potrzebnych danych. Posiada również wymaganą wiarygodność do zarządzania takimi danymi, które często podlegają zasadom ochrony danych osobowych, mają charakter poufny lub są przedmiotem tajemnicy handlowej. Przekazywanie tych danych przez interesariuszy z branży lotniczej, obowiązkowe lub dobrowolne, będzie kluczowe dla rozwoju programu Big Data i dla dalszego zwiększania bezpieczeństwa lotniczego. Program Big Data będzie całkowicie wspierał wdrożenie podejścia opartego o wyniki/ryzyko, które jest niezbędne dla wydajnego i efektywnego kosztowo europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego.

Dla celów tego działania wspierającego program, EASA przyznane zostanie dofinansowanie na stworzenie platformy analitycznej i platformy informatycznej, na które EASA udzieli kontraktów wyspecjalizowanym organizacjom.

Pomoc finansowa UE w formie dofinansowania: do 100% kwalifikowalnych bezpośrednich kosztów (koszty pośrednie nie będą kwalifikowalne).

Przyznanie dofinansowania EASA może być dozwolone jako działanie tymczasowe, na okres do chwili, w której będzie miało zastosowanie nowe Rozporządzenie Bazowe o EASA. Jednakże, od tego momentu, finansowane projektu Big Data będzie odbywało się z budżetu EASA.

⁴⁷ KOM(2015) 613 wersja ostateczna

Podstawa prawna:

Artykuł 5(2)(a) Rozporządzenia CEF odnoszący się do wdrażania priorytetu horyzontalnego w załączniku I do CEF w sprawie „Nowych technologii i innowacji”, zgodnie z art. 33(c) wytycznych TEN-T w sprawie „zwiększenia bezpieczeństwa i zrównoważenia przemieszczania się osób i transportu towarów”.

Działanie wspierające program będzie wdrażane jak dofinansowanie przez Komisję Europejską bezpośrednio udzielone Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w oparciu o zasady stosowania Rozporządzenia Finansowego UE.

Komisja wystosuje do EASA zaproszenie do złożenia propozycji w 1 lub 2 kwartale 2016 r.

EASA przeprowadzi przetarg w trybie konkursowym na udzielenie kontraktów na różne pakiety prac wyspecjalizowanym organizacjom.

Szacowana kwota do zaangażowania 2016	2.000.000 EUR 2016 wydatki	Szacowane ramy czasowe na złożenie propozycji do Komisji	1/2 kw. 2016
Okres (lata)	3		Szacowany czas trwania etapu weryfikacji to 3 lata (2016 – 2019). 2.000.000 EUR z budżetu 2016
Szacowana liczba umów	3	Uwagi	Jeden kontrakt na pakiet prac związany z platformą IT. Jeden kontrakt na pakiet prac związany z platformą analityczną. Jeden kontrakt na pakiet prac związany z biurem zarządzania projektem. Mogą pojawić się kontrakty o mniejszej wartości w zależności od potrzeb operacyjnych
Szacowana kwota do zaangażowania 2017	3.000.000 EUR w 2017 wydatki	Szacowane ramy czasowe na procedurę udzielenia zamówienia	1/2 kw. 2017
Okres (lata)	2		Szacowany czas trwania etapu weryfikacji to 3 lata (2016 – 2019). 3.000.000 EUR z budżetu 2017
Szacowana			Jeden kontrakt na pakiet prac związany z platformą IT. Jeden kontrakt na pakiet prac

liczba umów	3	Uwagi	związany z platformą analityczną. Jeden kontrakt na pakiet prac związanych z biurem zarządzania projektem. Mogą pojawić się kontrakty o mniejszej wartości w zależności od
-------------	---	-------	---

4.3. Optymalizowanie integracji i wzajemnych połączeń środków transportu i poprawa interoperacyjności usług transportowych, przy równoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportowej (linia budżetowa 06.02.01.03)

4.3.1. Działania wspierające program w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

Cele ogólne

Celem w obszarze Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES) jest wspieranie jej terminowej implementacji i w szczególności wspieranie implementacji SESAR, jej filaru technologicznego.

Cele szczegółowe

Cele szczegółowe w tym sektorze obejmują:

- konsolidację i przyspieszanie procesu modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w Europie, w szczególności podejmowanie, przez wdrażanie nowych technologii, kwestii braku efektywności w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej i fragmentacji europejskiego systemu ATM.
- terminowe i zsynchronizowane wdrożenie SESAR, w szczególności za pośrednictwem wspólnych projektów zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013⁴⁶ w sprawie określania wspólnych projektów, ustanawiania zarządzania i identyfikacji zachęt wspierających implementację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym.
- Wdrażanie ram wydajności, które stosują się do SES oraz SESAR zgodnie z Rozporządzeniem Wdrażającym Komisji Nr 390/2013⁴⁷

Podstawy prawna dla tego Programu Wsparcia Prac (PSA) są punkt (a) art. 5(2) oraz punkt (j) ar. 7(2) Rozporządzenia 1316/2013, gdzie program wdrażany jest za formie dotacji.

⁴⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (OJ L 123, 4.5.2013, p. 1)

⁴⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (OJ L 128, 9.5.2013, p. 1)

4.3.1.1. W formie dotacji

a. **Szczegółowa umowa w sprawie przyznania dotacji zgodnie z ramową umową o partnerstwie na finansowanie implementacji SESAR i o szczeblu kierowniczym (Kierownik procesu realizacji)**

W fazie implementacji projektu SESAR, zaangażowane strony wdrożą nowej generacji sprzęt, systemy i normy zarządzania ruchem lotniczym (ATM), stanowiące koncepcję działań SESAR. Kluczowe funkcje tej koncepcji będą wdrażane zgodnie z założeniami określonymi w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013 w sprawie „określenia wspólnych projektów, ustanawiania zarządzania i identyfikacji zachęt wspierających implementację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym” i będą koordynowane i zarządzane przez Kierownika procesu realizacji. Założenia te określają cztery główne instrumenty wdrożeniowe: Wspólne projekty, zarządzanie procesem wdrażania, program wdrożeń i projekty wdrożeniowe. Co więcej, zarządzanie procesem wdrażania obejmuje: poziom Polityki, pod nadzorem Komisji, poziom zarządzania pod nadzorem Kierownika procesu realizacji i poziom wdrożeniowy, pod nadzorem zaangażowanych stron realizujących wspólne projekty. Umowny instrument wiążący trzy poziomy zarządzania to ramowa umowa o współpracy SESAR. Pierwszy wspólny projekt, o nazwie „Wspólny projekt pilotażowy” lub PCP został przyjęty jako Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014⁴⁸.

Wyznaczenie Kierownika procesu realizacji poprzez podpisanie ramowej umowy wdrożeniowej o współpracy SESAR łączącej poziom zarządzania (Kierownik procesu realizacji) i poziom implementacji systemu zarządzania procesem wdrażania SESAR oraz dostarczenie wstępnej wersji programu wdrożeniowego, zostały zakończone 5 grudnia 2014 r. Ramowa umowa o współpracy z Kierownikiem procesu realizacji została zawarta od czasu zawarcia umowy do końca 2020 roku.

Celem tego PSA jest dalsze wspieranie zadań Kierownika procesu realizacji zgodnie z Art. 9 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 409/2013, a w szczególności:

- rozwijanie, proponowanie, utrzymywanie i implementacja programu wdrażania;
- łączenie zaangażowanych stron cywilnych i wojskowych, mających wdrażać wspólne projekty;
- tworzenie mechanizmów i procesów decyzyjnych mających na celu zapewnianie skutecznej synchronizacji i ogólnej koordynacji projektów wdrożeniowych i powiązanych inwestycji zgodnie z programem wdrożeniowym;
- zapewnianie efektywnego zarządzania ryzykiem i konfliktami interesów;

⁴⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (OJ L 190, 28.6.2014, p. 19)

- doradzanie Komisji w kwestiach związanych z implementacją wspólnych projektów i tworzeniem nowych wspólnych projektów;
- realizacja decyzji Komisji oraz zapewnianie i monitorowanie ich implementacji na poziomie wdrożeniowym;
- identyfikowanie najodpowiedniejszych mechanizmów finansowania łączących środki publiczne i prywatne;
- monitorowanie realizacji Programu Wdrożeniowego;
- raportowanie dla Komisji;
- zapewnianie odpowiedniej koordynacji krajowych organizacji nadzorczych.

Podstawa prawna dla tych Działań Wspierających Program (PSA) to Art. 5.2(a) i 7.2(j) Rozporządzenia CEF

Pomoc finansowa UE w formie dotacji: do 100% należnych kosztów bezpośrednich (pośrednie koszty nie mogą być kwalifikowane).

Maksymalny poziom współfinansowania	100%	Orientacyjny harmonogram: Przyznanie wieloletniej dotacji w corocznych ratach	
Orientacyjne kwoty do przyznania:			
2016 rok	9 000 000 EUR	IV kwartał 2016 roku	
2017 rok	8 000 000 EUR	IV kwartał 2017 roku	
2018 rok	5 000 000 EUR	IV kwartał 2018 roku	
2019 rok	4 000 000 EUR	IV kwartał 2019 roku	
2020 rok	4 000 000 EUR	IV kwartał 2020 roku	
Okres (w latach)	5	Uwagi	Wcześniejsze zobowiązania: 2014: 5 000 000 EUR 2015: 6 000 000 EUR

b. Szczegółowa umowa w sprawie przyznania dotacji EUROCAE i europejskim organizacjom normalizacyjnym, w celu wspierania opracowywania norm i specyfikacji technicznych dla technologii SESAR

Cele i oczekiwane rezultaty tego działania to efektywna i wydajna koordynacja podmiotów przemysłowych zaangażowanych w zakresie procesów normalizacji europejskich organizacji standaryzacji (ESO) i EUROCAE, w celu osiągnięcia terminowej dostępności specyfikacji

technicznych i norm niezbędnych do wdrażania nowych technologii zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

Dotacja przyznawana bez zaproszenia do składania ofert dla Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego (EUROCAE) i Europejskich Organizacji Normalizacyjnych (ESO): beneficjenci określani w akcie podstawowym na podstawie punktu 190(1)d Zasad wnioskowania rozporządzenia finansowego UE w związku z art. 4(1) Rozporządzenia (WE) nr 552/2004 i Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) nr 1025/2012

Pomoc finansowa UE w postaci dotacji: do 100% bezpośrednich kosztów kwalifikowanych (pośrednie koszty nie mogą być kwalifikowane)

Maksymalny poziom współfinansowania	100%	Indykacyjny harmonogram	zaproszenie do złożenia wniosku składania wniosków zostanie przekazane w II kw. 2016 r. Ostateczny termin złożenia wniosku: III kw. 2016 roku Informacje o wyniku oceny: IV kw. 2016 r.
Indykacyjna kwota przyznana w 2018 r.	1 500 000		
Maksymalny poziom współfinansowania	100%	Indykacyjny harmonogram	zaproszenie do złożenia wniosku składania wniosków zostanie przekazane w II kw. 2017 r. Ostateczny termin złożenia wniosku: III kw. 2017 roku Informacje o wyniku oceny: IV kw. 2017 r. Zobowiązania nie mogą zostać zrealizowane przed 2018 r.

Indykatywna kwota zobowiązań w 2018	1 500 000 ze środków w 2018 roku		
Okres (w latach)	4	Komentarze	Szacunkowy podział kwoty 1 500 000 EUR: <ul style="list-style-type: none"> • 1 000 000 EUR dla EUROCAE oraz • 500 000 EUR dla ESO (ETSI i CEN) Szacowany czas działań: 4lata
Indykatywna liczba kontraktów	3 (odpowiedni o jeden dla Eurocae, ETSI i CEN)		Komentarze: wcześniejsze zobowiązanie: 1 000 000 EUR w 2014 (Eurocae),

4.3.1.2. W postaci zamówień publicznych

c. Umowa szczegółowa w celu wdrożenia Rozporządzenia w sprawie interoperacyjności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i opracowania technicznych specyfikacji powiązanego zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w celu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)

Dotychczas przyjęto dziewięć Rozporządzeń Wykonawczych Komisji na mocy Rozporządzenia nr 552/2004 o interoperacyjności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej obejmujących takie tematy, jak: wymiana danych lotniczych pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, usługi łącza danych i systemy nadzoru. Pomimo tego, że pewne mechanizmy sprawozdawcze już istnieją, brak jest ogólnego przeglądu wdrażania lub monitorowania rozporządzeń wykonawczych, z uwzględnieniem obowiązków wszystkich podmiotów regulowanych i zainteresowanych stron. Bliższa obserwacja każdego indywidualnego repozytorium instytucjonalnego np. poprzez organizowanie specjalnych warsztatów lub ukierunkowanych konsultacji z zainteresowanymi stronami i jest niezbędna, aby zakończyć przegląd i w sposób właściwy reagować na możliwe problemy. Ponadto, niektóre z przyjętych rozporządzeń zawierają szczególne przepisy, np. w sprawie wyłączenia

od ich stosowania, do uwzględnienia przez Komisję. Jak to było w przypadku wyłączeń od stosowania Rozporządzenia w sprawie łącz danych⁴⁹ ze wsparciem EUROCONTROL, nowe wsparcie techniczne byłoby wymagane w celu przeglądu, utrzymania i rozpatrywania wniosków o wyłączenie od stosowania przepisów, np. związanych z Rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności i skuteczności działania systemów dozoru (SPI)⁵⁰ lub Rozporządzeniem w sprawie separacji międzykanałowej łączności głosowej (VCS)⁵¹ oraz przygotowanie sprawozdania dla Komisji, w związku z przyjęciem wymaganej (wymaganych) decyzji w sprawie tych wyłączeń.

Dodatkowo oraz w celu uzupełnienia norm i specyfikacji opracowanych przez EUROCAE i Europejskie Organizacje Normalizacyjne (ESO), wymagana będzie pomoc i wkład organizacji EUROCONTROL podczas aktualizacji istniejących lub opracowania nowych specyfikacji EUROCONTROL, zgodnie z wymogami dotyczącymi wdrożenia programu SESAR.

Celem tego PSA jest świadczenie usług wsparcia technicznego w czasie wdrażania Rozporządzeń Wykonawczych dotyczących interoperacyjności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i opracowania technicznych specyfikacji powiązanego zarządzania ruchem lotniczym (ATM) włączając te, wymagane podczas wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR).

Podstawą prawną tego PSA są artykuły 5.2(a) i 7.2 Rozporządzenia 1316/2013.

Pomoc finansowa UE w postaci zamówień publicznych, do kwoty wskazanej poniżej:

Indykatorywna kwota przyznana w 2016 roku	500 000	Indykatorywny termin procedury udzielania zamówień	Podpisanie umów w 2016 roku
Okres (w latach)	1	Komentarze	500 000 EUR z

⁴⁹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Dz.U. 13, 17.01.2009 roku, str. 3–19

⁵⁰ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 305, 23.11.2011 roku, str. 35

⁵¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 320, 17.11.2012 roku, str. 14

Indykatorywna liczba kontraktów	2		budżetu na rok 2016. Komentarz: wcześniejsze działania: 500 000 EUR w 2015 roku nie były prowadzone i środki zostały dodane do Programu MAP 2015-2020
---------------------------------------	---	--	--

d. Umowy przetargowe dotyczące pomocy technicznej podczas wdrażania systemu skuteczności działania i opłat w ramach SES na podstawie umów ramowych

Celem tego PSA jest zapewnienie pomocy technicznej Komisji Europejskiej i/lub organowi weryfikującemu skuteczność działania (patrz artykuł 11(2) Rozporządzenia (WE) nr 549/2004) podczas wdrażania Rozporządzenia ustanawiającego system skuteczności działania i opłat (UE) nr 390/2013 i Rozporządzenia (EU) nr 391/2013 w obszarze służb żeglugi powietrznej

W odniesieniu do systemu skuteczności działania, Komisja wnosi o udzielenie pomocy w następujących zadaniach:

- gromadzeniu, analizowaniu, zatwierdzaniu i rozpowszechnianiu danych dotyczących skuteczności działania;
- określaniu lub dostosowywaniu kluczowych obszarów skuteczności działania i kluczowych wskaźników skuteczności działania;
- ustalaniu lub korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i progów alarmowych;
- ocenie zgodności przyjętych planów skuteczności działania, w tym docelowych parametrów skuteczności działania, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
- ocenie, w stosownych przypadkach, skorygowanych parametrów skuteczności działania lub działań naprawczych podjętych przez zainteresowane państwa członkowskie;
- monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, w tym nakładów inwestycyjnych i wydatków kapitałowych, na poziomie lokalnym oraz na poziomie Unii Europejskiej; monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania funkcji sieciowych;
- monitorowaniu ogólnej skuteczności działania sieci ATM, w tym sporządzaniu rocznych sprawozdań dla Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- ocenie realizacji docelowych parametrów skuteczności działania na koniec każdego okresu odniesienia pod kątem przygotowań do kolejnego okresu;
- ocenie planu skuteczności działania menedżera sieci, w tym jego zgodności z

ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania;

- utrzymanie i wsparcie w zakresie koordynacji kalendarza konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Ponadto Komisja wnosi o udzielenie pomocy we wdrażaniu system opłat (patrz Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013. Obejmuje to (m.in.) ocenę zgodności rocznych stawek jednostkowych na podstawie artykułu 17, ocenę wyłączenia kosztów z podziału kosztów (artykuł 14(2)), warunków rynkowych usług terminalowych (artykuł 3), kosztów restrukturyzacji (artykuł 7(4)).

Indykacyjna kwota przekazana na 2016 roku	15 000 000 EUR	Indykacyjny termin procedury udzielania zamówień	IV kw. 2016 roku
Okres (w latach)	2	Komentarze	EUR 15 000 000 z budżetu na 2016 rok – umowa obejmuje 2 lata (2016 i 2017)
Indykacyjna liczba kontraktów	2		
Indykacyjna kwota zobowiązań w 2018	15 000 000 EUR w ramach środków na 2018		
Okres (lata)	2		

Indykatorywna liczba kontraktów	2	Komentarze	EUR 15 000 000 z budżetu na 2018 rok – umowa obejmuje 2 lata (2019 i 2020) Działania w latach 2017 i 2018 będą finansowane ze środków w 2016 (również 15 000 000 EUR)
---------------------------------	---	------------	--

e. Studia prowadzone w kontekście wdrożenia systemu skuteczności działania i opłat w ramach SES na podstawie Umowy Ramowej w 2016 r.

Celem tego PSA w kontekście wsparcia Komisji Europejskiej i organu weryfikującego skuteczność działania (PRB) we wdrożeniu Rozporządzeń (UE) nr 390/2013 dotyczących skuteczności działania i opłat i (UE) nr 391/2013 w obszarze usług żeglugi powietrznej jest realizacja dwóch nowych prac studyjnych.

Pierwsze studium ma na celu kontynuację i/lub reformę systemu skuteczności działania i opłat (opracowanie opcji dla trzeciego okresu rozliczeniowego, którego wskaźniki znajdują się we wszystkich czterech kluczowych obszarach skuteczności działania, a także rozważenie rozszerzenia systemu na inne obszary).

Studium jest kontynuacją ewaluacji ex-post systemu skuteczności działania i opłat, który został rozpoczęty w drugiej połowie 2015 roku (objęty środkami z 2015 roku) i służy ocenie prawnych i gospodarczych skutków dalszego rozwoju/reformy systemu.

Drugie studium ma na celu porównanie i ocenę struktury systemów zachęt, które mają promować efektywne wykorzystanie infrastruktury ATM.

Indykatorywna kwota alokowana na 2016 rok	500 000 EUR	Indykatorywny termin udzielania zamówień	IV kw. 2016 roku
Okres (w latach)	1	Komentarze	EUR 500 000 z

Indykatywna liczba kontraktów	2		budżetu na 2016 rok. Komentarz: poprzednie kontrakty: 500 000 EUR na finansowanie studiów ewaluacyjnego ze środków na 2015 rok
-------------------------------	---	--	---

f. Studia w kontekście wdrażania mechanizmów skuteczności działania SES i systemu opłat na lata 2017-2019

Celem tego działania wspierającego program w kontekście pomocy Komisji Europejskiej i organowi oceniającemu skuteczność działania (PRB) we wdrażaniu

rozporządzeń dotyczących skuteczności działania i opłat (UE) Nr 390/2013 i (UE) Nr 391/2013 w obszarze żeglugi powietrznej jest uruchomienie nowych badań wspierających pracę Komisji i PRB w obszarze wdrażania mechanizmów oceny skuteczności działania i systemu opłat.

Badanie 1: Celem badania 1 jest wsparcie Komisji w wyznaczeniu unijnych celów na trzeci okres odniesienia systemu skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, który rozpoczyna się w 2020 r. W tej pracy na szczeblu UE w co najmniej czterech głównych obszarach wyników muszą być zdefiniowane wartości docelowe, które następnie są dzielone na szczeblu państw członkowskich (lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej). W ramach badania należy opracować metodologię dokonywania przydziału do poziomu krajowego lub lokalnego w uzasadniony sposób. Badanie może być podzielone na dwie części, z których jedna dotyczy prac nad opracowaniem unijnych celów i ich podziału na cele lokalne lub krajowe, a druga koncentruje się na ocenie wpływu tych celów na odpowiednie poziomy.

Badanie 2: Celem badania 2 jest wsparcie Komisji w monitorowaniu wdrażania systemów skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i schematów opłat w odniesieniu do programów inwestycyjnych. W badaniu należy wziąć pod uwagę inwestycje z zakresu zarządzania ruchem lotniczym w pierwszym okresie odniesienia i ocenić uzyskane korzyści (również jeśli chodzi o wdrażanie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji). W ramach badania należy ponadto porównać zrealizowany program z planowanymi inwestycjami określonymi w planach skuteczności działania i ocenić sposób postępowania z odłożonymi w czasie wydatkami.

Badanie 3: Celem badania 3 jest wsparcie Komisji w udoskonaleniu metodologii i określeniu wymogów prawnych w celu lepszego dostosowania alokacji kosztów pomiędzy służbami nawigacji lotniczej na trasie i na lotniskach. Obejmuje to opracowanie spójnej definicji rozgraniczenia pomiędzy tymi dwoma służbami, przypisanie kosztów w

uporządkowany sposób, w tym kosztów wspólnych, do przedmiotowych służb i analizę wpływu zmian sposobu alokacji kosztów. Badanie to stanowi uzupełnienie badania przeprowadzonego przez wykonawcę w imieniu Komisji w 2014 r. na temat modulacji opłat i alokacji kosztów.

Badanie 4: Celem badania 4 jest wsparcie Komisji w stworzeniu nowych ram długookresowych dla przyszłego systemu skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (który ma być wdrożony do 2025 r.) w celu dostosowania tego systemu do rozwijającego się systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie i z wykorzystaniem praktycznych doświadczeń pierwszych okresów odniesienia począwszy od 2012 r. Będzie to stanowiło kontynuację prac zrealizowanych w ramach przygotowania trzeciego okresu odniesienia, który rozpoczyna się w 2020 r. W badaniu należy zaproponować udoskonalone ramy organizacyjne w celu zwiększenia niezależności i skuteczności systemu, ograniczenia ogólnych kosztów dla zainteresowanych stron i stabilizacji lub zmniejszenia finansowania z budżetu Komisji. Drugim ważnym elementem badania jest uproszczenie systemu i zwiększenie przejrzystości podstawowych czynników w państwach członkowskich i na szczeblu instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej.

Indykatywna kwota zobowiązań w 2017 r. dla studium 1	200 000 EUR w ramach środków na 2017	Indykatywny termin udzielania zamówień	III kwartał 2017
Indykatywna kwota zobowiązań w 2012 r. dla studiów 2 i 3	400 000 EUR w ramach środków na 2018	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2018
Indykatywna kwota zobowiązań w 2019r. dla studium 4	200 000 EUR w ramach środków na 2019	Indykatywny termin udzielania zamówień	IV kwartał 2019
Okres (lata)	2		
Indykatywna liczba umów	4		

g. Wsparcie techniczne dla Przemysłowego Organu Konsultacyjnego, państwowych władz nadzorujących i grupy ekspertów ds. społecznego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Przemysłowy Organ Konsultacyjny jest organem konsultacyjnym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady. A zatem jest to wymóg prawny w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, który Komisja musi spełnić.

W przepisach prawnych dotyczących jednolitej przestrzeni powietrznej (SES i SESII) przewiduje się przyjęcie przepisów wykonawczych (zasad wykonawczych) w formie rozporządzeń Komisji przyjmowanych w ramach procedury komitetowej (Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej). Opracowanie rozporządzeń wymaga otwartego i przejrzystego procesu konsultacji, który zapewnia udział wszystkich zainteresowanych stron, aby zapewnić im mocne podstawy i równowagę pomiędzy różnymi grupami. Wszystkie zainteresowane grupy, a zwłaszcza usługodawcy, linie lotnicze, producenci

sprzętu, stowarzyszenia pracowników, muszą być zatem zaangażowani we wszystkie aspekty wprowadzania regulacji. Zgodnie z przepisami prawnymi dotyczącymi jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej Komisja ma obowiązek ustanowienia Przemysłowego Organu Konsultacyjnego w celu zapewnienia odpowiedniego zaangażowania zainteresowanych stron we wdrażanie jednolitej przestrzeni powietrznej, w szczególności w odniesieniu do opracowywania i wprowadzania nowych koncepcji i technologii w ramach sieci zarządzania europejskim ruchem lotniczym. Istnieje potrzeba dostarczenia skonsolidowanych informacji ukierunkowanych na politykę UE i potrzebnych do wsparcia procesu podejmowania decyzji w ramach procesu konsultacji branżowych w zakresie strategii, koncepcji działania, architektury wysokiego poziomu, planu działania i wdrażania. Zapewni to wsparcie przy definiowaniu następnych planów działania w zakresie zasad i norm, wsparcie dla SESAR, wsparcie dla elementów badań i rozwoju poza SESAR i wsparcie dla transeuropejskich sieci transportowych.

Celem tego działania wspierającego program jest zapewnienie Przemysłowemu Organowi Konsultacyjnemu skonsolidowanych informacji potrzebnych do sformułowania opinii na temat inicjatyw legislacyjnych i działań w obszarze jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Wsparcie techniczne i administracyjne, które ma zapewnić wykonawca, ma kluczowe znaczenie dla funkcjonowania Przemysłowego Organu Konsultacyjnego i jego podgrup, spotykających się na posiedzeniach co najmniej 12 razy w roku w trzech różnych składach. Na każde spotkanie trzeba przygotować dokumenty dotyczące kwestii technicznych i ułatwień zawodowych, aby dostarczyć wysokiej jakości materiałów, które Komisja będzie brać pod uwagę podczas podejmowania inicjatyw, prowadzenia działań lub opracowywania wniosków w ramach wsparcia na rzecz strategii jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Potencjalna przyznawana kwota do 2 000 000 EUR nie pokrywa kosztów wsparcia technicznego i administracyjnego tylko na rzecz Przemysłowego Organu Konsultacyjnego, ale również dla następujących dwóch grup: platformy koordynacji państwowych władz nadzorujących (NCP), składającej się z państwowych władz nadzorujących państw członkowskich, oraz grupy ekspertów ds. społecznego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (EGSD), składającej się z zawodowych stowarzyszeń pracowników (związków).

Pomoc techniczna i administracyjna dla platformy koordynacji państwowych władz nadzorujących (NCP)

Platforma koordynacji państwowych władz nadzorujących została utworzona w celu wspierania zadań państwowych władz nadzorujących w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady. Posiedzenia platformy koordynacji państwowych władz nadzorujących i jej grup roboczych odbywają się od końca 2009 r. przy Komisji, ze wsparciem wykonawcy technicznego (do tej pory realizowanym przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej).

Celem niniejszego działania wspierającego program jest finansowanie pomocy dla Komisji na ustanowienie i monitorowanie wieloletniego programu prac w odniesieniu do platformy koordynacji państwowych władz nadzorujących i jej grup roboczych. Do głównych zadań należy:

- dostarczanie materiałów z wytycznymi dla państwowych władz nadzorujących dotyczących spraw legislacyjnych, technicznych i z zakresu interoperacyjności, wymiany wiedzy i ujednocniania praktyk na szczeblu państwowych władz

nadzorujących;

- organizowanie posiedzeń grup roboczych i posiedzeń plenarnych, w tym sprawozdawczość i opracowywanie programów prac

Państwa członkowskie i Komisja Europejska uzgodniły, że platforma będzie się przyczyniać do wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w ramach Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, a zatem platforma będzie regularnie przekazywać sprawozdania Komitetowi.

Platforma koordynacji państwowych władz nadzorujących ma obecnie pięć grup roboczych, które również spotykają się kilka razy w roku. Spotkania te służą realizacji potrzeb państwowych władz nadzorujących dzięki zapewnieniu platformy do wymiany najlepszych praktyk. Aby zapewnić wysokiej jakości wymianę, potrzebne jest wsparcie techniczne i organizacyjne.

Wsparcie techniczne i administracyjne dla grupy ekspertów ds. społecznego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

W przepisach prawnych dotyczących jednolitej przestrzeni powietrznej przewiduje się przyjęcie przepisów wykonawczych (zasad wykonawczych) w formie rozporządzeń Komisji przyjmowanych w ramach procedury komitetowej (Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej). Opracowanie rozporządzeń wymaga otwartego i przejrzystego procesu konsultacji, który zapewnia udział wszystkich zainteresowanych stron, aby zapewnić im mocne podstawy i równowagę pomiędzy różnymi grupami. Wszystkie zainteresowane grupy, a zwłaszcza usługodawcy, linie lotnicze, producenci sprzętu, stowarzyszenia pracowników, muszą być zatem zaangażowani we wszystkie aspekty wprowadzania regulacji.

Przepisy prawne dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie (WE) nr 549/2004, art. 10 ust. 2) nakładają na Komisję obowiązek ustanowienia mechanizmu konsultacji na szczeblu UE, a w konsultacje powinien być zaangażowany Komitet Dialogu Sektorowego utworzony na mocy decyzji Komisji nr 98/500/WE.

W rezultacie, na mocy decyzji Komisji C(2010)9016 utworzona została konsultacyjna grupa ekspertów ds. społecznego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (zwana dalej „grupą ekspertów ds. jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej”).

Zadaniem grupy ekspertów ds. jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest doradzanie Komisji w zakresie wdrażania i rozwijania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w odniesieniu do wszelkich działań mających istotne konsekwencje społeczne.

Celem niniejszej umowy jest zapewnienie niezbędnego wsparcia administracyjnego, w szczególności:

- doradztwo w zakresie programu i propozycji kierowanych do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej utworzonego
 - na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 (art. 2 ust. 3 decyzji C(2010)9016);
- doradztwo na inne tematy uzgodnione wspólnie z Komisją (art. 4 ust. 3
 - decyzji C(2010)9016).

Budżet na podróże i diety będzie pokrywać tylko wydatki wykonawcy, gdyż wydatki na

podróże członków grupy są zwracane na podstawie decyzji C(2010)9016 (art. 5 ust. 3).

Wsparcie techniczne i administracyjne jest wymagane, aby ułatwić dyskusje na spotkaniach lub na tematy ściśle techniczne.

Indykatywna kwota zobowiązań w 2017 r.	2 000 000 EUR w ramach środków na 2017 r.	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2017
Okres (lata)	1	Komentarze	
Indykatywna liczba umów	1		
Indykatywna kwota zobowiązań w 2018 r.	2 000 000 EUR w ramach środków na 2018 r.	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2018
Okres (lata)	1	Komentarze	
Indykatywna liczba umów	1		
Indykatywna kwota zobowiązań w 2019 r.	2 000 000 EUR w ramach środków na 2019 r.	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2019
Okres (lata)	1	Komentarze	
Indykatywna liczba umów	1		
Indykatywna kwota zobowiązań w 2020r.	2 000 000 EUR w ramach środków na 2020 r.	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2020

h. Badanie wspierające przegląd rozporządzenia w sprawie wspólnego projektu pilotażowego.

Celem niniejszego działania wspierającego program jest uruchomienie badania wspierającego dokonywane przez Komisję obowiązkowego przeglądu rozporządzenia (UE) nr 716/2014 w sprawie wspólnego projektu pilotażowego (zgodnie z art. 6 tego rozporządzenia). Komisja będzie potrzebować wsparcia ze strony

niezależnego konsultanta w celu oceny informacji technicznych i ekonomicznych oraz porad otrzymywanych od kierownika procesu realizacji i informacji uzyskanych przez monitorowanie wdrażania wspólnego projektu pilotażowego.

Badanie: Wsparcie na rzecz decyzji dotyczącej przeglądu rozporządzenia w sprawie wspólnego projektu pilotażowego

Indykatywna kwota zobowiązań w 2017 r.	100 000 EUR w ramach środków na 2017 r.	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2017
Okres (lata)	1	Komentarze	100 000 EUR z budżetu 2017 r.
Indykatywna liczba umów	1		

i. Wsparcie na rzecz poziomu realizacji SESAR w celu ustanowienia drugiego wspólnego projektu (rozporządzenie (UE) 409/2013)

Przyjęcie wspólnych projektów realizacji funkcji ATM europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji jest procesem składającym się z trzech etapów: opracowania treści, szerokich konsultacji z zainteresowanymi stronami i formalnego przyjęcia. Te etapy wymagają znacznego nakładu pracy w zebranie i ocenę danych oraz przeprowadzenie konsultacji na dużą skalę z zainteresowanymi stronami z sektora lotniczego. Pierwszy wspólny projekt został przyjęty w czerwcu 2014 r. (rozporządzenie (UE) 716/2014). Celem niniejszego działania wspierającego program jest zapewnienie pomocy Komisji Europejskiej, która odpowiada za aspekt polityczny dotyczący zarządzania realizacją SESAR, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 409/2013, aby uruchomić proces ustanawiania drugiego wspólnego projektu (zgodnie z art. 8 tego rozporządzenia).

Badanie: Wsparcie na ustanowienie drugiego wspólnego projektu

Indykatywna kwota zobowiązań w 2017 r.	150 000 EUR w ramach środków na 2017 r.	Indykatywny termin udzielania zamówień	I kwartał 2017
Okres (lata)	1	Komentarze	150 000 EUR z budżetu 2017 r.
Indykatywna liczba umów	1		

j. Badania nad ustanowieniem programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Celem tego działania wspierającego program w kontekście pomocy na rzecz Komisji Europejskiej na wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest uruchomienie badań wspierających przyszłą decyzję Komisji w sprawie utworzenia niezależnego programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Jednolita europejska przestrzeń powietrzna stanowi kluczowy element unijnej strategii lotnictwa. Przyspieszenie jej pełnego wdrożenia i zapewnienie pełnej spójności i synchronizacji jej instrumentów i mechanizmów (systemy skuteczności działania i systemy opłat, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, zarządzanie siecią, SESAR, współpraca cywilno-wojskowa, interoperacyjność globalna, poprawa bezpieczeństwa, czynniki ludzkie) pozwolą osiągnąć pożądane cele w zakresie wyników i rzeczywiście zmodernizować unijne systemy ATM. Dotychczasowe opóźnienia

we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej można wyeliminować, jeżeli jej mechanizmy będą skoordynowane, zsynchronizowane, a wsparcie będzie udzielane w dedykowanych ramach prawnych i finansowych. Niektóre działania wdrożeniowe, jak np. te wynikające z projektu SESAR, wymagają dostosowanego wsparcia finansowego, zsynchronizowanego z realizacją potwierdzonych rozwiązań technicznych w ramach wspólnego przedsięwzięcia SESAR.

Planowane badania:

- Wstępna ocena możliwości i wymogów dotyczących ustanowienia niezależnego programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;

- Ocena skutków ustanowienia niezależnego programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Indykacyjna kwota zobowiązań	150 000 EUR w ramach środków na 2017 r. 300 000 EUR w ramach środków na 2018 r.	Indykacyjny termin udzielania zamówień	I kwartał 2017
Okres (lata)	2	Komentarze	
Indykacyjna liczba zleceń	2		

–

k. Wsparcie dla Komisji w celu zgromadzenia i skonsolidowania danych statystycznych dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Celem tego działania wspierającego program w kontekście pomocy na rzecz Komisji Europejskiej na wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest zgromadzenie i skonsolidowanie danych statystycznych dotyczących postępów realizacji i wyników różnych instrumentów i mechanizmów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w zakresie ich wpływu na zatrudnienie, inwestycje, partnerstwo, przyjmowanie rozwiązań technologicznych, środowisko itd. Informacje te będą wykorzystywane przez Komisję na potrzeby sporządzania okresowych sprawozdań dla podmiotów polityki, zainteresowanych stron i społeczeństwa.

Indykacyjne kwoty zobowiązań		Indykacyjny termin udzielania zamówień	
2017	100 000 EUR w ramach środków na 2017 r.	IV kwartał 2016-I kwartał 2017	
2018	100 000 EUR w ramach środków na 2018 r.	IV kwartał 2017-I kwartał 2018	
2019	100 000 EUR w ramach środków na 2019 r.	IV kwartał 2018-I kwartał 2019	
2020	100 000 EUR w ramach środków na 2020 r.	IV kwartał 2019-I kwartał 2020	
Okres (lata)	4	Komentarze	Kolejność zleceń powinno zapewnić płynne dostarczanie danych, aby Komisja mogła otrzymywać regularne i ciągle raportowanie.
Indykacyjna liczba zleceń	4		

l. Wsparcie związane ze wdrażaniem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w obszarze interoperacyjności i funkcji sieci

Zamówienie na:

1. monitorowanie wdrażania przepisów wykonawczych poprzez np. konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami lub warsztaty; ustanowienie potrzebnych systemów „zwolnień” związanych z tymi przepisami

wykonawczymi i zarządzanie nimi; ewaluacja ex post wdrażania takich przepisów wykonawczych, w tym przegląd skutków technicznych i ekonomicznych, np. przez organizację warsztatów; opracowanie niewiążących wytycznych dla zainteresowanych stron; wsparcie wdrażania w państwach trzecich; monitorowanie, w tym monitorowanie skutków, projektów związanych z ATM w kontekście TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę”; kwestie dotyczące standaryzacji zarządzania ruchem lotniczym, ze szczególnym naciskiem na ujednocianie globalne i powiązanie z programem SESAR.

2. Wsparcie w zakresie funkcjonowania zarządcy sieci, w tym jego ewolucji w kontekście trzeciego okresu odniesienia.

Indykatorywna kwota zobowiązań w 2017	250 000 EUR W ramach środków na 2017 r.	Indykatorywny termin udzielania zamówień	Q2 2017
Indykatorywna kwota zobowiązań w 2018	250 000 EUR W ramach środków na 2018 r	Indykatorywny termin udzielania zamówień	Q3 2018
Indykatorywna kwota zobowiązań w 2019	250 000 EUR W ramach środków na 2019 r appropriations	Indykatorywny termin udzielania zamówień	Q3 2019
Indykatorywna kwota zobowiązań w 2020	250 000 EUR W ramach środków na 2020 r	Indykatorywny termin udzielania zamówień	Q3 2020
Okres (lata)	4	Komentarze	
Indykatorywna liczba umów	4		

4.3.2. Działania wspierające program w zakresie Inteligentnych Usług Transportowych (ITS)

Cele ogólne

Inteligentne usługi transportowe dla dróg transeuropejskiej sieci transportowej istotnie przyczyniają się do multimodalności systemu transportowego, poprawy bezpieczeństwa dróg, ograniczenia emisji dwutlenku węgla przez wspieranie optymalizacji wykorzystania infrastruktury i efektywność operacyjności ruchu drogowego zarówno dla pasażerów i

towarów. Otwierają one również nowe perspektywy dla użytkownika i starań na rzecz osiągnięcia połączonej mobilności. Infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) musi być wyposażona w odpowiednie elementy zgodne z polityką transportową UE w zakresie ITS, w szczególności z dyrektywą 2010/40/UE i jej aktami delegowanymi. W szczególności, ustanowienie wspólnej europejskiej ramowej architektury ITS zapewni równe szanse dla aplikacji ITS i realizatorów (np. wspólne definicje i wzajemnie zależności aplikacji ITS). Następnie ułatwi to koordynację działań i wymianę danych i informacji pomiędzy zainteresowanymi stronami popierającymi wdrażanie interoperacyjnych systemów i zapewnienie ciągłości usług między Państwami Członkowskimi i operatorami.

4.3.2.1. W formie dotacji (zaproszenie do składania wniosków)

Cele szczegółowe i oczekiwane wyniki

Europejskiej ramowa architektura ITS to architektura referencyjna wysokiego poziomu obejmująca większość istniejących funkcji ITS. Zapewnia ona przegląd systemów ITS i ich wzajemnych relacji, zapewniając niezależny opis technologiczny każdej aplikacji i usług. Wspiera ona multimodalną podróż i przepływ towarów poprzez użycie różnych środków transportu, dla obszarów i korytarzy międzymiastowych, a także obszarów miejskich. Już jest ona wykorzystywana przez liczne miasta, regiony i Państwa Członkowskie.

Celem tego działania jest utrzymywanie, dostosowywanie i dalszy rozwój europejskiej ramowej architektury ITS. Adaptacyjne utrzymanie takiej europejskiej ramowej architektury ITS i narzędzi wspomagających musi być zapewnione, aby odzwierciedlić ciągły rozwój usług ITS, a także działań zorientowanych na użytkownika, poprzez zapewnienie wsparcia, szkoleń, działań informacyjnych i promocyjnych.

Działalnie to będzie wspierać i umożliwiać wdrażanie delegowanych rozporządzeń⁵² zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE⁵³ odnoszących się do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Podstawa prawna dla tych Działań Wspierających Program (PSA) to Art. 5.2(a) i 7.2(j) Rozporządzenia CEF

To Działanie Wspierające Program zostanie wdrożone poprzez przyznawanie dotacji na podstawie zaproszenia do składania wniosków, który zostanie ogłoszony w 2 kwartale 2016 roku przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu.

Wkład finansowy UE w formie dotacji: do 80% bezpośrednich kosztów kwalifikowalnych (koszty pośrednie nie będą kwalifikowalne).

Indykatorywna kwota przyznana na 2016 rok	1 200 000	Indykatorywny harmonogram ogłoszenia zaproszenia do składania wniosków	2 kwartał 2016 roku
---	-----------	--	---------------------

⁵² http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/

⁵³ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 207 z dnia 6.8.2010 roku, strony 1–13

Okres (Lata)	4	Uwagi:	1 200 000 EUR z budżetu na 2016 roku Uwaga: PSADATEXII w kwocie 2 000 000 EUR zostały uruchomione ze środków na 2015 rok
--------------	---	--------	---

Działanie wspierające program mające na celu wdrożenie wymiany danych wykorzystywanych w mapach cyfrowych dla celów podróży z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu po całej Unii i usług informacji o ruchu w czasie rzeczywistym na sieci TEN-T

Celem tego działania jest wspieranie wdrażania rozporządzeń delegowanych na mocy dyrektywy 2010/40/UE w zakresie wymogów, aby dane dotyczące dróg, ruchu i usług transportu dla celów map cyfrowych były dokładne i dostępne dla producentów map i usługodawców.

Komisja będzie wykorzystywała wyniki tego działania wspierającego program celem poprawy wdrażania rozporządzeń delegowanych na mocy dyrektywy 2010/40/UE, zwłaszcza w zakresie korytarzy europejskich, przez państwa członkowskie. Celem jest również stymulacja i przyspieszenie skoordynowanego dostarczania danych przestrzennych o drogach w ramach inteligentnego systemu transportowego, aby poprawić jakość usług opartych na tych danych.

Inicjatywa ta ma przynieść korzyści wszystkim interesariuszom z tego sektora, a procedura wymiany danych zostanie udostępniona wszystkim zainteresowanym producentom map cyfrowych i usługodawcom na wspólnych warunkach.

Podstawę prawną tego działania wspierającego program stanowi art. 5 ust. 2 lit. a) i art. 7 ust. 2 lit. j) rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” oraz art. 31 ust. 1, art. 19 lit. b) i art. 33 lit. d) rozporządzenia TEN-T.

Działanie wspierające program będzie realizowane dzięki dofinansowaniu przyznanemu w drodze zaproszenia do składania wniosków opublikowanego w 2017 r., którym zarządza Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu.

Działanie wspierające program będzie realizowane dzięki dofinansowaniu przyznanemu w drodze zaproszenia do składania wniosków w wysokości do 80% bezpośrednich kosztów kwalifikowalnych (koszty pośrednie nie są kwalifikowalne).

Indykatywna kwota przyznana na 2017 rok	2 miliony EUR w ramach środków z 2017	Indykatywny harmonogram w zakresie ogłoszenia naboru wniosków	1 semestr 2017 Na stronie DG MOVE i na stronie Europa
Okres (Lata)	4	Komentarze:	

Architektura bezpieczeństwa dla połączonej infrastruktury i pojazdów w Europie

W wyniku prac grup ekspertów Platformy C-ITS Komisji i zaleceń planowanego komunikatu następczego („Centralny plan wdrażania interoperacyjnych współpracujących inteligentnych systemów transportowych w UE”) niezbędne jest aktywne wsparcie jednolitego i szeroko akceptowanego rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa dla połączonych pojazdów i elementów infrastruktury publicznej w Europie. Oznacza to, że opracowanie wspólnie uzgodnionych rozwiązań na skalę całej UE dla najważniejszych zagadnień bezpieczeństwa C-ITS, prywatności i procesów oceny zgodności to paradygmat zapewnienia interoperacyjnych, ciągłych i bezpiecznych usług C-ITS dla użytkowników końcowych w sieci europejskich dróg i transportu. To działanie wspierające będzie wspierać wspólne wysiłki publicznych interesariuszy i przemysłu, niezbędne dla opracowania i utworzenia polityk bezpieczeństwa i oceny zgodności dla całej UE oraz związanych z nimi organów i podmiotów zarządczych. Będzie ono wspierało utworzenie niezbędnych struktur zarządczych służących koordynacji, wdrażaniu i utrzymywaniu wspólnie uzgodnionych elementów na skalę całej UE (np. polityki certyfikacji) dla wdrażania aplikacji C-ITS. Centralne elementy tej architektury bezpieczeństwa (np. organy certyfikujące z pełnym zestawem polityk funkcjonowania) dla

połączonej mobilności należy opracować i ustanowić dla celów szerokiego testowania i walidacji przed wdrożeniem serii w pojazdach oraz w dużych sieciach infrastrukturalnych.

Komisja będzie wykorzystywała wyniki tego działania wspierającego program celem wspierania wszystkich finansowanych przez UE i krajowe inicjatywy wdrażające C-ITS w celu zapewnienia interoperacyjnego, bezpiecznego i zharmonizowanego wdrażania C-ITS, zwłaszcza w korytarzach europejskich.

Inicjatywa ta ma przynieść korzyści wszystkim interesariuszom C-ITS, a powstała architektura zostanie im udostępniona na wspólnych warunkach.

Podstawę prawną tego działania wspierającego program stanowi art. 5 ust. 2 lit. a) i art. 7 ust. 2 lit. j) rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” oraz art. 31 , art. 17 ust. 1 lit. d) i art. 17 ust. 4 rozporządzenia UE nr 1315/2013.

Działanie wspierające program będzie realizowane dzięki dofinansowaniu przyznanemu w drodze zaproszenia do składania wniosków opublikowanego w III kw. 2016 r., którym zarządza Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu.

Pomoc finansowa UE w formie dofinansowania: do 100% kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich. Koszty pośrednie nie są kwalifikowalne.

Indykatywna kwota przyznana na 2017 rok	4 000 000 EUR W ramach środków z 2017 roku	Indykatywny harmonogram w zakresie ogłoszenia naboru wniosków	Q3 2016 na stronie DG MOVE i na stronie Europa Umowy zostaną podpisane w ramach środków na 2017 r.
Okres (Lata)	4	Komentarze:	

4.3.2.2. W formie dotacji (bezpośrednie przyznanie dofinansowania państwom członkowskim)

Działanie wspierające program mające na celu wdrożenie usług informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu w sieci TEN-T w całej UE

Celem tego działania jest wspieranie wczesnego wdrożenia rozporządzenia regulowanego na mocy dyrektywy 2010/40/UE przez państwa członkowskie, w tym organy ds. transportu publicznego oraz operatorów i usługodawców transportu publicznego na ich terytorium, celem świadczenia usług informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu w sieci TEN-T w całej UE. Ten akt delegowany ustanowi obowiązek udostępniania istniejących danych o transporcie publicznym w interoperacyjnym europejskim formacie danych/protokole wymiany za pośrednictwem krajowych punktów dostępu oraz bezpośredniego łączenia różnych lokalnych/regionalnych lub krajowych usług informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu. Działanie to będzie wspierało konwersję danych o transporcie publicznym na wymagane europejskie standardy interoperacyjne lub wykorzystanie standardowych interfejsów celem bezpośredniego połączenia różnych usług informacji o podróżach w sieci i korytarzach TEN-T. Rezultatem działania będzie wyższy poziom informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu w sieci bazowej i jej korytarzach na wczesnym etapie.

Celem jest wniesienie wkładu w osiągnięcie założonego na 2020 rok celu białej księgi w sprawie transportu z 2011 r., jakim jest płynna podróż z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu od drzwi do drzwi (*Inicjatywa 22*). W tym celu Komisja wykorzysta rezultaty tego działania wspierającego program, aby dalej wspierać wdrażanie usług informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu w całej UE.

Podstawę prawną tego działania wspierającego program stanowi art. 5 ust. 2 lit. a) i art. 7 ust. 2 lit. j) rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” oraz art. 31 ust. 1, art. 19 lit. b) i art. 33 lit. d) rozporządzenia TEN-T.

Dla celów tego działania dofinansowanie będzie przyznawane bezpośrednio każdemu państwu członkowskiemu na pokrycie bezpośrednich kosztów kwalifikowalnych. Koszty pośrednie nie są kwalifikowalne.

Bezpośrednie przyznanie dotacji państwom członkowskim – ministerstwom posiadającym wynikającą z przepisów prawa pozycję monopolistyczną w zakresie opisanych wyżej zadań lub wyznaczonym organom w ramach ich odpowiedzialności – art. 190 ust. 1 lit. c) zasad stosowania rozporządzenia finansowego UE.

Krajowe Członkowskie uczestniczące w jednym lub dwóch korytarzach	Bułgaria; Chorwacja; Cypr; Dania; Estonia; Finlandia; Grecja; Irlandia; Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Wielka Brytania	Max. grant na państwo członkowskie 178 571 EUR
Krajowe Członkowskie	Austria; Belgia; Czechy; Węgry;	Max. grant na państwo

uczestniczące w trzech lub czterech korytarzach	Włochy; Holandia; Słowacja	członkowskie 357 143 EUR EUR
Krajowe Członkowskie uczestniczące w pięciu korytarzach lub więcej	Niemcy; Francja	Max. grant na państwo członkowskie 535 714 EUR

Max. poziom współfinansowania kosztów bezpośrednich	100%	Indykacyjny harmonogram	Zaproszenie do składania wniosków zostanie przesłane w Q2 2016 Termin na składanie wniosków: Q3 2016 Informacja do wnioskodawców o wynikach oceny: Q4 2016 Rozpoczęcie wdrażania: Q1 2017 Umowy mogą być podpisane w ramach budżetu na 2017 r.
Indykacyjna kwota (tylko na 2017 r.)	5 000 000 EUR W ramach środków na 2017 r.		
		Komentarze	Szacowany czas trwania projektu: 4 lata

4.3.3 W formie zamówień publicznych:

Wkład Instrumentu „Łącząc Europę” – Transport w działania z zakresu komunikacji instytucjonalnej na 2016 r. zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2014–2020 (decyzja Komisji C(2015)7346 z 27.10.2015 r.)

Ogólnym celem komunikacji instytucjonalnej jest:

– podniesienie wiedzy społeczeństwa na temat Unii jako całości, jej wartości i celów politycznych oraz pracy w celu rozwiązania bieżących problemów: 1) zgodnie z priorytetami politycznymi określonymi przez Komisję w programie prac oraz 2) zgodnie z ogólnymi celami regulacji sektorowych zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2014–2020.

Powyższy cel ogólny zostanie osiągnięty dzięki realizacji następujących celów szczegółowych:

- osiągnięcie lepszego zrozumienia Unii, jej priorytetów i działalności przez jej obywateli;
- poinformowanie różnych grup docelowych spośród obywateli UE o priorytetach unijnej polityki i zaangażowanie tych grup w ich realizację;
- ukierunkowanie komunikacji na odbiorców niebędących specjalistami i poprawa spójności komunikatów Komisji.

Komunikacja instytucjonalna polega na łączeniu i maksymalizacji zasobów w celu poprawy jakości przekazywania rezultatów i sposobu, w jaki Unia wpływa na życie Europejczyków, zgodnie z zasadami „budżetu Unii ukierunkowanego na rezultaty”.

Najważniejsze oczekiwane wyniki to lepsze zrozumienie działalności Komisji w dziedzinie miejsc pracy i wzrostu, poprawa świadomości zarówno interesariuszy, jak i ogółu społeczeństwa, co do możliwości oferowanych przez inicjatywy unijne, a wreszcie poprawa wizerunku Unii przy mierzalnych pozytywnych trendach w postrzeganiu UE przez opinię publiczną.

Aby osiągnąć ww. cele można sięgnąć do następującego wachlarza działań szczegółowych:

- produkcja treści, w tym zdjęć, materiałów audiowizualnych, graficznych i pisemnych; świadczenie innych instytucjonalnych usług technicznych na korzyść instytucji jako całości, takich jak usługi online czy aktywność w serwisach społecznościowych;
- rozpowszechnianie informacji w ramach działań komunikacji zintegrowanej w telewizji, radiu, internecie, druku, serwisach społecznościowych, na nośnikach wewnętrznych i zewnętrznych;
- zakup kampanii w mediach, w tym czasu antenowego w radiu i telewizji, miejsc na wewnętrznych i zewnętrznych nośnikach reklamy, reklam w internecie i w ramach innych technik reklamy internetowej oraz mediów drukowanych;
- organizacja imprez, w tym wystaw, forów, dialogów i innych działań skierowanych do obywateli;
- prowadzenie badań o ocen, w stosownych przypadkach.

Działania te będą realizowane w ramach umowy ramowej Dyrekcji Generalnej ds. Komunikacji Społecznej, a gdy to możliwe za pośrednictwem zamówień z wolnej ręki o niskiej wartości.

Indykatorywna kwota przyznana na 2016	750 000 EUR	Indykatorywny termin udzielania zamówień	Q2, Q3 i Q4 of 2016
Okres (lata)	2	Komentarze	Będzie wdrażane przez DG Communication
Indykatorywna liczba umów	5		

4.4. Uzupelnianie brakujacych polaczen, usuwanie waskich gardeł, poprawa interoperacyjności kolei i poprawa polaczen transgranicznych (linia budżetowa 06.02.01.04)

4.4.1. W formie dotacji

a. Pomoc techniczna na przygotowanie i realizację projektów z koperty spójności

instrumentu „Łącząc Europę” w ramach inicjatywy JASPERS UE-EBI oraz w formie bezpośredniego wsparcia dla państw członkowskich

Celem tego działania wspierającego program jest umożliwienie państwom członkowskim, które kwalifikują się do wsparcia z Funduszu Spójności, zagwarantowanie największego możliwego wykorzystania koperty narodowej w ostatnim naborze wniosków w ramach puli środków Funduszu Spójności przeniesionych do Instrumentu „Łącząc Europę”, przed upływem terminu ochrony koperty narodowej, zgodnie z zapisami art. 11 ust. 2 rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Działanie wspierające program ma pomóc państwom członkowskim wymagającym dodatkowej pomocy technicznej:

- z EBI-Jaspers – w przygotowywaniu wniosków o dofinansowanie projektów oraz wstępnej ocenie (w tym opracowywaniu studiów wykonalności, analiz kosztów i korzyści i realizacji innych działań przygotowawczych), które należy złożyć w ramach naboru wniosków dla państw członkowskich korzystających z Funduszu Spójności, który ma ruszyć w ostatnim kwartale 2016 r.;
- albo bezpośrednio w drodze dotacji dla państw członkowskich kwalifikujących się do Funduszu Spójności – w celu wsparcia opracowywania i realizacji projektów mających na celu rozwój Sieci bazowej TEN-T, wymienionych w załączniku I do rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Działania pomocy technicznej muszą stanowić uzupełnienie:

- wsparcia udzielonego już inicjatywie Jaspers/EBI ujętego w strukturze wsparcia ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” w ramach środków przyznanych w 2014 r.;
- w formie dotacji przyznanych bezpośrednio państwom członkowskim w ramach środków instrumentu „Łącząc Europę” na 2014 r.

Komisja planuje rozpocząć rozsyłanie zaproszeń do składania wniosków o dofinansowanie na pomoc techniczną do państw członkowskich po zakończeniu wyboru projektów z naboru wniosków przeprowadzonego w 2015 r. Umożliwi to Komisji, jak i państwom członkowskim, bardziej dokładną ocenę dalszych potrzeb w zakresie pomocy technicznej w kontekście naborów wniosków planowanych na IV kw. 2016 r.

Dla celów tego działania dofinansowanie będzie przyznawane Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu (EBI) zgodnie z art. 125 ust. 7 rozporządzenia finansowego. Dofinansowanie będzie udzielane na mocy Ramowej umowy partnerstwa JASPERS na podstawie szczegółowych wniosków kwalifikujących się państw członkowskich o pomoc techniczną ze strony JASPERS.

Bezpośrednie przyznanie dotacji państwom członkowskim – to działanie wspierające program opiera się na art. 190 ust. 1 lit. c) zasad stosowania rozporządzenia finansowego UE.

Kwota dofinansowania zostanie odpowiednio odjęta od alokacji krajowych w ramach koperty kohezyjnej instrumentu „Łącząc Europę” poszczególnych państw członkowskich – beneficjentów.

Dla celów informacyjnych po podpisaniu umów o dofinansowanie w ramach naboru wniosków z 2014 r. i działań wspierających program państwom członkowskim otrzymującym wsparcie z Funduszu Spójności z alokacji na 2014 r. udostępniono poniżej przedstawione kwoty, które opublikowano na stronie internetowej INEA (na dzień 22 grudnia 2015 r.), które zostaną uaktualnione wynikami naboru wniosków z 2015 r.

https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/20151222_remaining_cohesion_ms_allocations_for_publication.pdf

Podstawę prawną tego działania wspierającego program stanowi art. 11 ust. 3 rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” w związku z art. 125 ust. 7 rozporządzenia finansowego UE. Koszty pośrednie nie są kwalifikowalne.

Max. poziom współfinansowania kosztów bezpośrednich	100%	Indykatywny harmonogram	Zaproszenie do składania wniosków zostanie przesłane w Q3 2016 Termin na składanie wniosków: Q4 2016 Informacja do wnioskodawców o wynikach oceny: Q4 2016 Rozpoczęcie wdrażania: Q4 2016 Umowy z EBI i na granty dla państw członkowskich mogą zostać zawarte w ramach budżetu na 2016 r.
Indykatywna kwota (tylko na 2016 r.)	500 000 EUR W ramach środków na 2016 r.		
		Komentarze	Szacowany czas trwania projektu: 1 lata Poprzednie działania ze środków przyznanych na 2014 r.: 1 262 170 EUR

5. OCZEKIWANE WYNIKI

Wdrożenie wieloletniego programu prac na lata 2014-2020 ma na celu przyczynienie się do w transportowej sieci bazowej do 2030 roku, przez to dalej rozwijając efektywność i widoczność transeuropejskiej sieci transportowej, przy równoczesnej promocji wzrostu i tworzenia miejsc pracy, zgodnie ze strategią „Europa 2020”. Oczekuje się, że przyznanie wsparcia na zasadach tego programu przyczyni się do terminowego i efektywnego rozwoju licznych korytarzy sieci bazowej w całości lub w ich znaczących częściach, będzie wspierać budowę silnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportu i przyczyni się do rozwiązywania problemu zmiany klimatu.

Działania, które zostaną ukończone przy wsparciu finansowym, s alokowanym dla naboru wniosków 2016 rok, realizowanym w ramach Wieloletniego Programu Prac na lata 2014-2020 bezpośrednio przyczynią się do osiągnięcia ważnych celów polityki transportowej, takich jak: utworzenie głównych interoperacyjnych osi transportowych łączących ze sobą krajowe

sieci i ułatwiających funkcjonowanie rynku wewnętrznego; optymalne wykorzystanie możliwości istniejącej infrastruktury; poprawa bezpieczeństwa i niezawodności sieci; poprawa dostępu do obszarów peryferyjnych UE; ułatwienie zmniejszania zatorów w ramach infrastruktury kolejowej i bardziej zrównoważony podział pomiędzy wykorzystaniem środków transportu; a także oszczędności w zakresie wpływu transportu na środowisko, w szczególności przyczynianie się do rozwiązywania problemów zmian klimatu.

Przyznanie pomocy finansowej tym działaniom powinno pomóc w osiągnięciu ważnych kamieni milowych wyznaczających kierunek do ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej, zatwierdzonej przez Parlament Europejski i Radę. Fundusze unijne powinny pomóc mobilizować zarówno publiczne jak i prywatne środki finansowe, potrzebne do realizacji wymagających harmonogramów.

Dla wszystkich priorytetów w ramach rozdziału 3, Komisja zapewnia, że dla działań kwalifikowalnych w CEF, możliwe jest wykorzystanie usług zapewnianych przez ENGOS/Galileo.

6. INDYKATYWNY HARMONOGRAM I KWOTY DOSTĘPNE DLA KONKURSÓW WIELOLETNICH W LATACH 2015 I 2016

Cel	Priorytet	Zaproszenia do składania wniosków ze środków ogólnych (orientacyjna data publikacji)	Orientacyjne kwoty ze środków ogólnych	Zaproszenia do składania wniosków ze środków spójności (orientacyjna data publikacji)	Orientacyjne kwoty ze środków spójności*
		Zaproszenie do składania wniosków dla wszystkich Państw Członkowskich		Zaproszenie do składania wniosków dla Państw Członkowskich kohezyjnych	
Uzupełnianie brakujących połączeń, usuwanie wąskich gardeł, zwiększanie interoperacyjności kolei i w szczególności poprawa połączeń transgranicznych	Projekty w ramach korytarzy sieci bazowej			październik 2016	400 milionów €
	Projekty w ramach innych odcinków sieci bazowej			październik 2016	100 miliony €
	Interoperacyjność kolei			październik 2016	20 milionów €
	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)	październik 2016	70 milionów €	październik 2016	80 milionów €
Suma częściowa			70 milionów €		600 milionów €
Zapewnianie zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie, a także umożliwienie dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu	Nowe technologie i innowacje dla wszystkich środków transportu	październik 2016	80 milionów €	październik 2016	59,5 miliona €
	Bezpieczna infrastruktura			październik 2016	10 milionów €
Suma częściowa			80 milionów €		69,5 miliona €
Optymalizowanie integracji i wzajemnych połączeń środków transportu i poprawa interoperacyjności usług transportowych, przy równoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportowej	Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – SESAR	październik 2016	300 milionów €	październik 2016	100 milionów €
	Inteligentne Systemy Transportowe dla dróg (ITS)	październik 2016	120 milionów €	październik 2016	20 milionów €
	Autostrady morskie (MoS)	październik 2016	40 milionów €	październik 2016	20 milionów €
	Działania wdrażające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich	październik 2016	40 milionów €	październik 2016	20 milionów €
	Rozwój multimodalnych platform logistycznych i połączenia z nimi			październik 2016	20 milionów €
Suma częściowa			500 milionów €		180 milionów €
SUMA			650 milionów €		849,5 miliona €

Z każdej linii budżetowej kwota do 0,1% i nie więcej niż 1 000 000 EUR przeznaczana jest na ocenę i tłumaczenie w ramach oceny propozycji (Art. 204 Rozporządzenia Finansowego).

7. KRYTERIA KWALIFIKACJI

7.1. Kwalifikowalni wnioskodawcy

Wnioski muszą być składane przez:

- jedno lub więcej Państw Członkowskich, i/ lub
- organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa , bądź przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne , bądź podmioty publiczne lub prywatne utworzone w Państwach Członkowskich, za zgodą danych Państw Członkowskich.

Dodatkowo dla powyższego, wszystkich propozycji dotyczące priorytetu Autostrady Morskie (MoS) muszą uwzględniać wnioskodawców (i być wspierani przez) z minimum dwóch różnych Państw Członkowskich.

Propozycje mogą być składane przez jednostki bez osobowości prawnej na podstawie odpowiednich przepisów krajowych, pod warunkiem, że ich reprezentanci są uprawnieni do przyjmowania obowiązków prawnych w ich imieniu i oferowania gwarancji ochrony interesów finansowych Unii takich samych jak osoby prawne.

Propozycje projektów składanych przez osoby fizyczne nie są kwalifikowalne.

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, zgodnie z Art. 8(1) Wytocznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), wnioski aplikacyjne mogą być prezentowane przez sąsiadujące państwa lub jednostki utworzone w sąsiadujących państwach, za zgodą Państwa Członkowskiego.

Działania dotyczące odcinków transgranicznych lub części takiego odcinka mogą kwalifikować się do wsparcia w ramach unijnej pomocy finansowej tylko w przypadku, gdy jest pisemna umowa (porozumienie) pomiędzy danymi Państwami Członkowskimi oraz pomiędzy danymi Państwami Członkowskimi i Państwami trzecimi odnoszące się do ukończenia odcinka transgranicznego.

Podstawy wykluczeń

W zaproszeniu do składania wniosków Komisja zwróci uwagę wnioskodawcy na Art. 106 do 109 i Art. 131 rozporządzenia finansowego, a także Art. 141 Zasad Wnioskowania.

7.2. Projekty

7.2.1. Wspólne zainteresowanie

Tylko projekty, które mogą być uznane za projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania określone w Wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) mogą otrzymać pomoc finansową Unii. Projekty muszą być zgodne z poniższymi zapisami Art. 7 Wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T):

- (1) przyczyniają się do celów należących do co najmniej dwóch z czterech kategorii określonych w Art. 4 Wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- (2) są zgodne z Rozdziałem II i, w przypadku sieci bazowych, z Rozdziałem III Wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- (3) są ekonomicznie uzasadnione z punktu widzenia korzyści socjo-ekonomiczno na podstawie analizy kosztów i korzyści⁵⁴,
- (4) uwzględniają europejską wartość dodaną.

W celu oceny punktu (3), projekt dotyczący części lub stanowi sekcję większego projektu wspólnego zainteresowania może być uwzględniony w analizie korzyści socjo-ekonomiczno-kosztowych dla tego większego projektu wspólnego zainteresowania. Dla projektów realizowanych w Państwach Członkowskich kwalifikowalnych w ramach Funduszu Spójności, zalecana jest stosowanie metodologii analizy kosztowych kosztów i korzyści dla Polityki Spójności⁵⁵.

W przypadku projektów generujących przychód netto, Analizie Kosztów i Korzyści powinna uwzględniać kalkulację „luki finansowej” np. udział kosztów projektu, który nie jest uwzględniony w dochodzie netto w jasny i zwięzły sposób. W przypadku, gdy projekty generują przychód w okresie finansowania przez UE, wnioski muszą określać w jasny i precyzyjny sposób w odpowiednich dokumentach przychód generowany przez projekt, uzasadniający potrzebę dodatkowego finansowania przez UE.

Tylko projekty i priorytety horyzontalne określone w Części I Załącznika I Rozporządzenia CEF są kwalifikowalne w ramach tego programu prac.

7.2.2. Zgodność z prawem unijnym

⁵⁴ Zgodnie z Art. 10(6) Rozporządzenia CEF Art. 7(2c) Rozporządzenia TEN-T kwota pomocy finansowej przyznanej dla projektu musi zależeć od analizy kosztowych kosztów i korzyści przeprowadzonej każdego projektu, dostępności środków budżetu Unii i potrzeby maksymalizowania wpływu finansowania unijnego. W związku z tym, wszystkim propozycjom projektów obejmujących „prace” musi towarzyszyć analiza kosztów i korzyści kosztowych zawierająca proponowany wskaźnik współfinansowania wymagany dla danego projektu, z uwzględnieniem maksymalnych stawek finansowania określonych w Rozporządzeniu CEF. Państwa Członkowskie muszą korzystać z uznanej metodologii. Jeśli chodzi o działania aplikujące o współfinansowanie w ramach pili kohezyjnej, zalecana jest metodologia polityki spójności dla CBA, w celu uproszczenia procesu przygotowania projektu zgodnie z instrumentami „Łącząc Europę” i „Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych”.

⁵⁵ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf

Przyznanie unijnej pomocy finansowej projektom wspólnego zainteresowania jest zależne od zgodności projektu z odpowiednim unijnym ustawodawstwem⁵⁶ dotyczącym między innymi interoperacyjności, ochrony środowiska⁵⁷, konkurencji i zamówień publicznych.

7.2.3. Inne źródła finansowania

Taka unijna pomoc nie będzie przyznawana w przypadku działań pozyskujących środki w ramach innych źródeł unijnego finansowania, bez uszczerbku dla Art. 15(4) Rozporządzenia CEF.

7.2.4. Typ działań

Propozycja musi dotyczyć robót lub prac studyjnych, w rozumieniu Art. 2(5) i (6) Rozporządzenia CEF. Propozycje mogą łączyć prace studyjne i roboty, jeśli odpowiednie działania i budżety są jasno określone i oddzielone.

Zgodnie z Art. 2(6) Rozporządzenia CEF, prace studyjne mogą obejmować działania pilotażowe, które będą służyć przynajmniej jednemu z poniższych celów:

- rozwijanie, poprawa i dostosowywanie nowych technologii lub innowacyjnych rozwiązań i ich wdrażanie w celu sprawdzenia ich wykonalności i przydatności, a także ich wartości dodanej przed ich wdrażaniem na większą skalę.
- wdrażanie istniejących technologii, infrastruktury i usług (np. już wykorzystywane w innym miejscu, ale nowe w danym sektorze, systemie lub obszarze gospodarczym), w celu zdobycia doświadczenia i/lub stworzenia warunków rynkowych dla ich wdrażania na większą skalę.

Działania pilotażowe w ramach prac studyjnych mogą obejmować wdrażanie pewnych typów infrastruktury lub technologii na ograniczoną skalę i za rozsądną cenę i w celu badania i weryfikacji możliwości zastosowania innowacyjnych działań zaproponowanych do rozwijania i do wykorzystania w przyszłości. Działania pilotażowe w ramach prac studyjnych powinny mieć charakter eksperymentalny i mieć na celu badanie wykonalności innowacyjnego działania i jego użyteczności w przypadku przyszłych zastosowań na większą skalę. Nie powinny być one utożsamiane z działalnością badawczą, finansowanie której nie przysługuje w ramach tego typu działań.

7.2.5. Kwalifikowalność kosztów

Grant może zostać przyznany na działanie, które już się zaczęło, pod warunkiem, że wnioskodawca może wykazać potrzebę rozpoczęcia działania przed podpisaniem umowy o dotację lub powiadomieniem o decyzji o przyznaniu dotacji.

⁵⁶ Zgodnie z Artykułem 23 Rozporządzenia CEF.

⁵⁷ W szczególności, ale nie tylko: dyrektywa w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (Dyrektywa 2011/92/UE), dyrektywa w sprawie oceny wpływu na środowisko (Dyrektywa 2001/42/WE), dyrektywa siedliskowa (dyrektywa 92/43/EWG), a także ramowa dyrektywa wodna (dyrektywa 2000/60/WE) (te dokładane odwołania - numerem i tytułem tych aktów prawnych powinny zostać podane)

Zgodnie z Art. 130(1) rozporządzenia finansowego, koszty objęte finansowaniem nie mogą być ponoszone przed datą złożenia wniosku aplikacyjnego.

Dla III ogłoszenia o naborze ogłoszonego w 2016 r. w ramach koperty kohezyjnej – Cel finansowania 1, koszty ponoszone od daty złożenia wniosku mogą być uznane za kwalifikowalne do 31 grudnia 2023 roku oraz mogą zostać włączone do wniosku aplikacyjnego w racjonalnych i należycie uzasadnionych przypadkach.

Granty nie mogą być przyznawane wstecz, na zakończone już działania.

8. KRYTERIA SELEKCJI

Wnioskodawca (wnioskodawcy) musi mieć dostęp do stałego i odpowiedniego źródła finansowania, tak aby móc utrzymywać działania przez okres trwania finansowanego projektu i współfinansować projekt. Wnioskodawca (wnioskodawcy) muszą mieć profesjonalne umiejętności i kwalifikacje zawodowe wymagane do ukończenia proponowanego Projektu. Te kryteria selekcji dotyczą również wnioskujących o działania wspierające program objęte dotacjami.

Weryfikacja finansowych i operacyjnych zdolności nie dotyczy wnioskodawców będących Państwem Członkowskim, krajem trzecim, podmiotem sektora publicznego utworzonym w Państwie Członkowskim (np. regionalny lub lokalny urząd, podmiot prawa publicznego lub stowarzyszenie utworzone przez jeden lub więcej takich podmiotów lub jeden lub kilka takich podmiotów prawa publicznego, w szczególności Wspólne przedsięwzięcia zgodne z kryteriami kwalifikacji ustanowionymi zgodnie z Art. 187 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (z Art. 171 TWE)), międzynarodową organizacją⁵⁸. **8.1. Możliwości finansowe**

Wnioskodawca (wnioskodawcy) musi posiadać finansowe możliwości ukończenia Projektu, na który ma być przyznany grant i musi dostarczyć swoje sprawozdania finansowe poświadczone przez zewnętrznego audytora za poprzedni rok obrotowy, za który księgi zostały już zamknięte, wraz z wnioskiem. W przypadku gdy wnioskodawca jest nowoutworzonym podmiotem (i w związku z tym nie może przedłożyć sprawozdania finansowego poświadczonego przez zewnętrznego audytora za poprzedni rok obrotowy), konieczne jest złożenie biznes planu wraz z listem wsparcia od innego podmiotu (np. spółki macierzystej) lub innego wnioskodawcy w ramach tego samego wniosku aplikacyjnego.

8.2. Możliwości operacyjne

⁵⁸ Zgodnie z Art. 43 (2) Zasad stosowania, międzynarodowe organizacje to:

- (a) międzynarodowe organizacje sektora publicznego ustanowione na podstawie umów międzyrządowych i wyspecjalizowane agencje ustanowione przez te organizacje;
- (b) Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża;
- (c) Międzynarodowa Federacja Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca;
- (d) inne międzynarodowe organizacje non-profit uznawane za organizacje międzynarodowe na mocy decyzji Komisji.

Wnioskodawca (wnioskodawcy) musi posiadać operacyjne i techniczne możliwości ukończenia projektu, na który ma być przyznana dotacja i musi dostarczyć odpowiednie dokumenty potwierdzające tę zdolność.

Informacje dostarczone przez wnioskodawców, którzy korzystali ze wsparcia dla instrumentu TEN-T od 2004 roku mogą być brane pod uwagę przy ocenie możliwości operacyjnych danego wnioskodawcy.

9. KRYTERIA PRYZNAWANIA DOTACJI

Tylko propozycje zgodne z kryteriami kwalifikacji i selekcji będą oceniane pod względem kryteriów przyznawania. Decyzja o przyznaniu unijnej pomocy finansowej musi uwzględniać między innymi następujące kryteria przyznawania:

- europejska wartość dodana zgodnie z Art. 3(d) Wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- usuwanie wąskich gardeł, poprawa interoperacyjności kolei, uzupełnianie brakujących połączeń i poprawa odcinków transgranicznych zgodnie z Rozporządzeniem CEF;
- dojrzałość działań w ramach projektu;
- zasadność zaproponowanego planu wdrożeniowego;
- stymulujący wpływ wsparcia unijnego na inwestycje publiczne i prywatne, jeśli dotyczy;
- potrzeba przewyższania przeszkód finansowych, takich jak brak finansowania rynkowego;
- jeśli dotyczy, wpływ ekonomiczny, społeczny, klimatyczny i środowiskowy, oraz dostępność;
- wymiar transgraniczny, jeśli dotyczy;

W zakresie globalnych celów określonych w niniejszym dokumencie, dodatkowe inne od istotnych kryteria mogą być określone w treści zaproszenia do składania wniosków.

Górne i/lub dolne progi finansowania UE mogą być zalecane w zaproszeniach do składania wniosków lub dokumentach towarzyszących.

Zgodnie z Art. 11 Rozporządzenia CEF, do 31 grudnia 2016 r., wybór projektów kwalifikujących się do finansowania w ramach puli kohezyjnej musi być zgodny z krajowymi alokacjami Funduszu Spójności. Od 1 stycznia 2017 roku, środki przekazywane do „Łącząc Europe”, które nie zostały przyznane na projekty infrastruktury transportowej muszą zostać udostępnione wszystkim Państwom Członkowskim z prawem do korzystania z

Funduszu Spójności, celem finansowania projektów infrastruktury transportowej zgodnie z Rozporządzeniem CEF.

Podczas ostatniego etapu selekcji, Komisja weźmie w szczególności pod uwagę odpowiednie z następujących aspektów:

- Wkład zaproponowanego Projektu w zrównoważony rozwój sieci,
- Komplementarność proponowanego Projektu z innymi projektami finansowanymi przez UE, z punktu widzenia optymalizacji wpływu dotychczas zrealizowanych inwestycji w regionalny/krajowy/globalny projekt,
- Porównawcza wartość dodana UE (wysoka, średnia, niska) proponowanego Projektu w odniesieniu do innych proponowanych Projektów, z uwzględnieniem odpowiedniej Analizy Kosztów i Korzyści, w odpowiednich przypadkach,
- Ewentualne zidentyfikowane/identyfikowalne ryzyka podwójnego finansowania z innych unijnych źródeł,
- Potencjalne synergie między różnymi sektorami „Łącząc Europę” i/lub innymi programami UE, w szczególności z programem „Horizon 2020”, gdzie szczególny uwaga będzie nakierowana na Projekty związanych z wdrażaniem innowacji i technologii opracowanych w ramach programów badawczych UE,
- Ograniczenia budżetowe.

A ponadto w przypadku puli kohezyjnej:

- Programowanie dla „instrumentu Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych, w celu zapewnienia komplementarności między dwoma źródłami finansowania,
- W jaki sposób zaproponowany projekt wpisuje się w narodowy plan transportu danego Państwa Członkowskiego (Państw Członkowskich).

Kiedy propozycja uznana jest za bardziej odpowiednią do finansowania z innego priorytetu niż została złożona służby Komisji mogą zaproponować przeniesienie propozycji do odpowiedniego priorytetu. Takie przeniesienie może zostać dokonane tylko podczas fazy oceny propozycji i pod następującymi warunkami: (i) propozycja jest kwalifikowalna zgodnie z warunkami priorytetu, do którego proponowane jest przeniesienie; i (ii) istnieje pisemna zgoda wnioskodawcy (wnioskodawców). W takim przypadku zastosowanie mają warunki finansowania danego priorytetu, do którego propozycja została przeniesiona.

10. MAKSYMALNA MOŻLIWY POZIOM WSPÓŁFINANSOWANIA DLA DOTACJI (Z WYŁĄCZENIEM DZIAŁAŃ WSPIERAJĄCYCH PROGRAM)

10.1 Dla środków z puli ogólnej instrumentu „Łącząc Europę”⁵⁹

Kwota unijnej pomocy finansowej nie powinna przekraczać poniższych stawek:

- (a) w przypadku dotacji na prace studyjne, 50% kosztów kwalifikowalnych;
- (b) w przypadku dotacji na roboty:

⁵⁹ Zgodnie z Art. 10(2) Rozporządzenia CEF

- (i) na transport lądowy, połączenia z i rozwój multimodalnych platform logistycznych, włącznie z połączeniami z portami lądowymi i morskimi oraz lotniskami, a także rozwój portów: 20% kosztów kwalifikowalnych;
 - (ii) na działania wspierające nowe technologie i innowacje dla wszystkich środków transportu: 20% kosztów kwalifikowalnych;
- (c) w odniesieniu do dotacji na systemy aplikacji telematycznych i usług:
- (i) dla naziemnych elementów ERTMS, systemu SESAR: 50% kosztów kwalifikowalnych;
 - (ii) dla naziemnych elementów ITS sektora drogowego: 20% kosztów kwalifikowalnych;
 - (iii) dla pokładowych elementów ERTMS: 50% kosztów kwalifikowalnych;
 - (iv) dla pokładowych elementów systemu SESAR, ITS sektora drogowego: 20% kosztów kwalifikowalnych, do sumy 5% zasobów budżetowych opisanych w punkcie (a) Art. 5(1) Rozporządzenia CEF;
 - (v) dla działań wspierających rozwój autostrad morskich: 30% kosztów kwalifikowalnych.

Powyższe stawki finansowania mogą zostać zwiększone o maksymalnie 10 punktów procentowych na działania w będące w synergii pomiędzy co najmniej dwoma sektorami objętymi Rozporządzeniem CEF.

10.2 Dla puli kohezyjnej instrumentu „Łącząc Europę”⁶⁰

Maksymalnym poziomem finansowania powinien być ten stosowany w ramach Funduszu Spójności.

10.3 Zasada niedochodowości

Dla projektów generujących dochód, zasada niedochodowości ma zastosowanie, jak zdefiniowano w art. 125 (4) oraz (5) rozporządzenia finansowego.

⁶⁰ Zgodnie z Art. 11(5) Rozporządzenia CEF

ANNEX III: Rozkład transz rocznych wersja z września 2016 roku

Orientacyjny rozkład rocznych transz jest następujący

Linie budżetowe		2014-2020 zobowiązania	2014 zobowiązania	2015 zobowiązania	2016 zobowiązania	2017 zobowiązania	2018 zobowiązania	2019 zobowiązania	2020 zobowiązania	SUMA
06.020101	MAWP (Granty) 2014-2020	7,114,195,877	958,609,301	598,682,336	554,172,084	1,132,396,261	1,282,682,193	2,200,851,382	386,802,321	7,114,195,877
	MAWP (Granty) 2015-2020	199,999,926	0	0	40,165,731	0	35,632,025	53,407,037	70,795,133	199,999,926
	MAWP (Granty) 2016-2020	70,000,000	0	0	0	7,700,000	14,000,000	17,500,000	30,800,000	70,000,000
	PSA	79,765,579	35,550,579	0	1,615,000	28,400,000	11,400,000	1,400,000	1,400,000	79,765,579
	Koszty ekspertów	679,601	0	579,041	100,560	0	0	0	0	679,601
	AWP (pour mémoire) 2014 pour mémoire	127,686,432	127,686,432	0	0	0	0	0	0	127,686,432
	AWP (pour mémoire) 2016 pour mémoire	150,000,000	0	0	150,000,000	0	0	0	0	150,000,000
Całkowita rezerwa w ramach Programów Prac dla CEF Transport			1,121,846,311	599,261,378	746,053,375	1,168,496,261	1,343,714,218	2,273,158,419	489,797,454	7,742,327,416
CEF (MFF 2014-2020) uwzględniając wkład EFSI i przesunięcia pomiędzy liniami budżetowymi CEF			1,118,525,421	591,973,905	746,053,375	1,170,649,717	1,351,309,832	2,282,658,419	1,179,858,644	8,441,029,313
Wewnętrznie określony dochód i dodatkowy dochód			4,262,311	7,287,472	0	-2,153,456	0	0	0	9,396,327
CEF Razem środki na zobowiązania			1,122,787,732	599,261,377	746,053,375	1,168,496,261	1,351,309,832	2,282,658,419	1,179,858,644	8,450,425,640
06.020102	MAWP (Granty) 2014-2020	135,886,461	51,120,003	18,689,857	0	50,574,302	9,882,341	4,824,005	795,953	135,886,461
	MAWP (Granty) 2015-2020	73,846,107	0	21,255,700	22,424,802	0	19,035,452	6,019,037	5,111,116	73,846,107
	MAWP (Granty) 2016-2020	80,000,000	0	0	0	12,000,000	28,000,000	20,000,000	20,000,000	80,000,000
	PSA	12,070,000	1,000,000	5,790,000	2,280,000	3,000,000	0	0	0	12,070,000
	Koszty ekspertów	131,400	0	56,400	75,000	0	0	0	0	131,400
	AWP (Granty) 2014 pour mémoire	17,739,997	17,739,997	0	0	0	0	0	0	17,739,997
	AWP (Granty) 2016 pour mémoire	60,000,000	0	0	60,000,000	0	0	0	0	60,000,000
Całkowita rezerwa w ramach Programów Prac dla CEF Transport			69,860,000	45,791,957	84,779,802	65,574,302	56,917,793	30,843,042	25,907,069	379,673,965
CEF (MFF 2014-2020) uwzględniając wkład EFSI i przesunięcia pomiędzy liniami budżetowymi CEF			69,864,350	43,000,681	84,779,802	65,574,302	56,917,793	30,843,042	202,629,470	553,609,440
Wewnętrznie określony dochód i dodatkowy dochód			0	2,791,276	0	0	0	0	0	2,791,276
CEF Razem środki na zobowiązania			69,864,350	45,791,957	84,779,802	65,574,302	56,917,793	30,843,042	202,629,470	556,400,716

06.020103	MAWP (Granty) 2014-2020	782,498,447	158,231,888	277,011,554	50,939,459	190,761,638	73,613,718	19,538,358	12,401,832	782,498,447
	MAWP (Granty) 2015-2020	799,028,147	0	0	516,649,293	35,809,855	139,809,746	63,362,947	43,396,306	799,028,147
	MAWP (Granty) 2016-2020	500,000,000	0	0	0	111,800,000	158,000,000	119,200,000	111,000,000	500,000,000
	PSA	123,966,150	17,416,150	18,700,000	28,450,000	21,950,000	24,550,000	6,550,000	6,350,000	123,966,150
	Koszty ekspertów	720,859	0	318,639	402,220	0	0	0	0	720,859
	AWP (Granty) 2014 pour mémoire	33,941,962	33,941,962	0	0	0	0	0	0	0
Całkowita rezerwa w ramach Programów Prac dla CEF Transport		209,590,000	296,030,194	596,440,972	360,321,493	395,973,464	208,651,305	173,148,138	2,240,155,566	
CEF (MFF 2014-2020) uwzględniając wkład EFSI i przesunięcia pomiędzy liniami budżetowymi CEF		209,593,050	223,550,414	533,359,706	359,249,493	394,839,464	207,955,305	172,388,138	2,100,935,570	
Wewnętrznie określony dochód i dodatkowy dochód		0	72,479,779	63,081,266	1,072,000	1,134,000	696,000	760,000	139,223,046	
CEF Razem środki na zobowiązania		209,593,050	296,030,193	596,440,972	360,321,493	395,973,464	208,651,305	173,148,138	2,240,158,616	
06.020104	MAWP (Granty) 2014-2020	4,551,406,957	967,080,000	846,132	0	767,534,737	969,073,838	884,861,125	962,011,125	4,551,406,957
	MAWP (Granty) 2015-2020	5,609,533,017	0	1,214,667,889	1,863,128,475	660,096,929	487,970,570	701,235,715	682,433,439	5,609,533,017
	MAWP (Granty) 2016-2020	849,554,916	0	0	258,394,562	160,562,415	192,342,224	108,293,654	129,962,061	849,554,916
	PSA	16,416,970	15,916,970	0	500,000	0	0	0	0	16,416,970
	Koszty ekspertów	608,177	0	250,757	357,420	0	0	0	0	608,177
	AWP (Granty) 2016 pour mémoire	250,000,000	0	0	250,000,000	0	0	0	0	250,000,000
Całkowita rezerwa w ramach Programów Prac dla CEF Transport		982,996,970	1,215,764,778	2,372,380,457	1,588,194,081	1,649,386,632	1,694,390,494	1,774,406,625	11,277,520,037	
CEF (MFF 2014-2020) uwzględniając wkład EFSI i przesunięcia pomiędzy liniami budżetowymi CEF		982,996,970	1,215,582,454	2,372,380,457	1,588,194,081	1,649,386,632	1,694,390,494	1,774,406,625	11,277,337,713	
Wewnętrznie określony dochód and dodatkowy dochód		0	182,324	0	0	0	0	0	182,324	
CEF Razem środki na zobowiązania		982,996,970	1,215,764,778	2,372,380,457	1,588,194,081	1,649,386,632	1,694,390,494	1,774,406,625	11,277,520,037	
RAZEM w ramach aktualizacji 2014-2020 MAP (GRANTY)		20,765,949,855	2,135,041,192	2,131,153,468	3,305,874,406	3,129,236,137	3,410,042,108	4,199,093,259	2,455,509,286	20,765,949,856
AWP pour mémoire (GRANTY)		639,368,391	179,368,391	0	460,000,000	0	0	0	0	639,368,391
PSA i eksperci		234,358,736	69,883,699	25,694,837	33,780,200	53,350,000	35,950,000	7,950,000	7,750,000	234,358,736
CEF Razem środki na zobowiązania		2,385,242,102	2,156,848,305	3,799,654,606	3,182,586,137	3,453,587,721	4,216,543,260	3,330,042,877	22,524,505,009	

ANNEX IV: Podział PSA (Programme Support Actions) objętego przez MAP, wersja wrzesień 2016 r.

Linia budżetowa	Forma PSA	2014 zobowiązania	2015 zobowiązania	2016 zobowiązania	2017 zobowiązania (2)	2018 zobowiązania(2)	2019 zobowiązania(2)	2020 zobowiązania(2)
6.020101	Granty	12,000,000	0	0	27,000,000	0	0	
	Zamówienia	27,320,000	0	1,365,000	1,150,000	11,150,000	1,150,000	1,150,000
	Inne: Zwrot kosztów podróży I diet dla koordynatorów europejskich	5,894,000	0	0	0	0	0	
	Inne: przekazanie środków do INEA dla realizacji zadań w ramach TENTEC			250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
	Razem	45,214,000	0	1,615,000	28,400,000	11,400,000	1,400,000	1,400,000
	Środki niewykorzystane, zostaną dodane do budżetu konkursu (1)	(9,663,421)	0	0	0	0	0	
Razem		35,550,579	0	1,615,000	28,400,000	11,400,000	1,400,000	1,400,000
6.020102	Granty	0	490,000	2,280,000	3,000,000	0	0	
	Zamówienia	1,000,000	5,300,000	500,000	0	0	0	
	Inne wydatki	0	0	0	0	0	0	
	Razem	1,000,000	5,790,000	2,780,000	0	0	0	
	Środki niewykorzystane, zostaną dodane do budżetu konkursu (1)	0	0	(500,000)	0	0	0	
Razem		1,000,000	5,790,000	2,280,000	3,000,000	0	0	
6.020103	Granty	6,500,000	8,000,000	11,700,000	19,000,000	6,500,000	4,000,000	4,000,000
	Zamówienia	12,900,000	11,200,000	16,750,000	2,950,000	18,050,000	2,550,000	2,350,000
	Inne wydatki	0	0	0	0	0	0	0
	Razem	19,400,000	19,200,000	28,450,000	21,950,000	24,550,000	6,550,000	
	Środki niewykorzystane, zostaną dodane do budżetu konkursu (1)	(1,983,850)	(500,000)	0	0	0	0	
Razem		17,416,150	18,700,000	28,450,000	21,950,000	24,550,000	6,550,000	6,350,000
6.020104	Granty	15,916,970	0	1,000,000	0	0	0	
	Zamówienia	0	0	0	0	0	0	
	Inne wydatki	0	0	0	0	0	0	
	Razem	15,916,970	0	1,000,000	0	0	0	
	Środki niewykorzystane, zostaną dodane do budżetu konkursu (1)			(500,000)	0	0	0	
Razem		15,916,970	0	500,000	0	0	0	
RAZEM		69,883,699	24,490,000	32,845,000	53,350,000	35,950,000	7,950,000	7,750,000

(1) Komentarz: gdzie wskazano, zmniejszenie środków dotyczy kilku działań, które zostały odwołane i które znajdują odpowiednie odzwierciedlenie w MAP, jak również w przypadku zamówień zakończonych umów gdzie ceny były niższe niż ceny szacowane. Środki niewykorzystane w ramach PSA zostały przeznaczone na zwiększenie budżetu dla ogłoszeń o naborze w ramach MAP 2014-2020.

(2) Dodatkowe PSA może zostać uwzględnione w ramach aktualizacji do programów prac.