

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) NR 275/2014

z dnia 7 stycznia 2014 r.

zmieniające załącznik I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 21,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 21 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 w ciągu pierwszego roku od wejścia w życie tegoż rozporządzenia Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, w których określa się priorytety w zakresie finansowania transportu mające znaleźć odzwierciedlenie w programach prac na okres obowiązywania instrumentu „Łącząc Europę” w odniesieniu do działań kwalifikujących się na mocy art. 7 ust. 2. Dlatego konieczne jest przyjęcie aktu delegowanego określającego szczegółowo priorytety w zakresie finansowania transportu przed przyjęciem programów prac.
- (2) Zgodnie z art. 21 ust. 3 priorytety w zakresie finansowania transportu uwzględniają działania kwalifikujące się do finansowania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 ⁽²⁾, jak określono w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.

- (3) Działania kwalifikujące się do finansowania zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 zostały omówione bardziej szczegółowo w art. 10 i 11 tegoż rozporządzenia z określeniem maksymalnych stosowanych stawek finansowania tych działań. Należy zatem odnieść się do działań wymienionych w tych artykułach w celu doprecyzowania priorytetów w zakresie finansowania transportu.
- (4) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, jak określono w części I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, kwalifikują się do wieloletnich programów prac, o których mowa w art. 17 ust. 3 tegoż rozporządzenia. Projekty niewymienione w części I załącznika I, ale kwalifikowalne na mocy art. 7 ust. 2 tegoż rozporządzenia kwalifikują się do rocznych programów prac.
- (5) Zważywszy że art. 21 ust. 3. rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 odnosi się do szczegółowych celów w dziedzinie transportu określonych w art. 4 ust. 2 tegoż rozporządzenia, należy odnieść się do tych celów na potrzeby niniejszego rozporządzenia.
- (6) Biorąc pod uwagę, że instrumenty finansowe mają otrzymać wkład UE w ramach rocznych programów prac, należy dodać odpowiedni priorytet.
- (7) Działania wspierające wdrażanie programów wymienione w art. 5 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, które obejmują wydatki na pomoc techniczną i administracyjną poniesione przez Komisję na zarządzanie instrumentem „Łącząc Europę” i których limit ustalono na 1 % puli środków finansowych, nie będą uwzględnione w programach prac. Jednakże działania wspierające wdrażanie programu przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, jak określono w art. 7 ust. 2 i o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, będą uwzględnione w programach prac i zostały dodane do właściwego priorytetu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (8) Wszystkie środki, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, w tym środki przeniesione z Funduszu Spójności, będą uwzględnione w tych samych programach prac. Zgodnie z art. 11 tegoż rozporządzenia przyznanie środków przeniesionych z Funduszu Spójności będzie przedmiotem specjalnych zaproszeń do składania wniosków.
- (9) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, aby umożliwić terminowe przyjęcie aktów wykonawczych określonych w art. 17 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Tekst załącznika do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako część VI załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie pierwszego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 stycznia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 dodaje się część VI w brzmieniu:

„CZĘŚĆ VI

PRIORYTETY W ZAKRESIE FINANSOWANIA TRANSPORTU NA POTRZEBY WIELOLETNICH I ROCZNYCH PROGRAMÓW PRAC

1. **Priorytety w zakresie finansowania na potrzeby wieloletnich programów prac**
 - 1.1. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na uzupełnianiu brakujących połączeń, eliminowaniu wąskich gardeł, zwiększaniu interoperacyjności kolei oraz, w szczególności, poprawie odcinków transgranicznych:
 - (i) wcześniej określone projekty na korytarze sieci bazowej (linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe);
 - (ii) wcześniej określone projekty na pozostałe odcinki sieci bazowej (linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe);
 - (iii) interoperacyjność kolei;
 - (iv) rozbudowa europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).
 - 1.2. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na zapewnieniu zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych w perspektywie długookresowej, z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, a także na umożliwieniu ograniczenia emisji dwutlenku węgla przez wszystkie rodzaje transportu w wyniku przejścia na innowacyjne niskoemisyjne oraz energooszczędne technologie transportowe z zachowaniem maksymalnego bezpieczeństwa:
 - (i) wdrażanie nowych technologii i innowacji we wszystkich rodzajach transportu, z naciskiem na obniżenie emisyjności, bezpieczeństwo i innowacyjne technologie służące propagowaniu zrównoważonego rozwoju, obsługi, zarządzania, dostępności, multimodalności i efektywności sieci;
 - (ii) bezpieczna i chroniona infrastruktura, w tym bezpieczne i chronione parkingi w ramach drogowej sieci bazowej.
 - 1.3. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na optymalizacji integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportu:
 - (i) jednolita europejska przestrzeń powietrzna – SESAR;
 - (ii) usługi informacji rzecznej;
 - (iii) usługi w zakresie inteligentnego transportu drogowego;
 - (iv) system monitorowania i informacji o ruchu statków;
 - (v) autostrady morskie;
 - (vi) działania wprowadzające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, włącznie z węzłami miejskimi;
 - (vii) połączenia z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwój.
 - 1.4. Działania wspierające program.
2. **Priorytety w zakresie finansowania na potrzeby rocznych programów prac**
 - 2.1. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na eliminowaniu wąskich gardeł, zwiększaniu interoperacyjności kolei, uzupełnianiu brakujących połączeń oraz, w szczególności, poprawie odcinków transgranicznych:
 - (i) projekty w zakresie sieci kolejowej, śródlądowych dróg wodnych oraz drogowe dotyczące sieci bazowej, w tym połączeń z portami śródlądowymi i morskimi oraz portami lotniczymi, a także rozwoju portów;
 - (ii) projekty dotyczących sieci kompleksowej (sieci kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe);
 - (iii) projekty, których celem jest połączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury państw sąsiednich, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych (sieci kolejowe, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty morskie i śródlądowe).

- 2.2. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na zapewnieniu zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych w perspektywie długookresowej, z myślą o przygotowaniach do oczekiwanych przyszłych przepływów transportowych, a także na umożliwieniu ograniczenia emisji dwutlenku węgla przez wszystkie rodzaje transportu w wyniku przejścia na innowacyjne niskoemisyjne oraz energooszczędne technologie transportowe z zachowaniem maksymalnego bezpieczeństwa:
- (i) wdrażanie nowych technologii i innowacji innych niż objęte wieloletnim programem prac;
 - (ii) usługi transportu towarowego;
 - (iii) działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym obejmujące modernizację obecnie używanego taboru.
- 2.3. Priorytety w zakresie finansowania celu polegającego na optymalizacji integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportu:
- (i) systemy aplikacji telematycznych inne niż systemy objęte wieloletnim programem prac;
 - (ii) działania na rzecz lepszego dostępu do infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych;
 - (iii) działania wprowadzające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, włącznie z węzłami miejskimi;
 - (iv) połączenia z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwój.
- 2.4. Instrumenty finansowe instrumentu „Łącząc Europę”:
- (i) wkład w instrumenty finansowe zgodnie z określeniem w art. 14 oraz części III załącznika do rozporządzenia ustanawiającego instrument »Łącząc Europę«;
 - (ii) działania wspierające program na rzecz innowacyjnych instrumentów finansowych”.
-