

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 6/2007

przyjęte przez Radę w dniu 22 marca 2007 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... ustanawiającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych

(2007/C 103 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 156,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rada Europejska obradująca w Barcelonie w dniach 15 i 16 marca 2002 r. podkreśliła w swoich konkluzjach, że mocne i zintegrowane sieci energetyczne i transportowe stanowią podstawę europejskiego rynku wewnętrznego, a lepsze wykorzystanie istniejących sieci oraz uzupełnienie brakujących ogniw umożliwi zwiększenie wydajności i konkurencyjności oraz zagwarantuje odpowiedni poziom jakości, jak również redukcję w punktach nasycenia, a zatem większą stabilność w perspektywie długoterminowej. Potrzeby te wpisują się w ramy strategii przyjętej przez szefów państw i rządów na posiedzeniu Rady Europejskiej obradującej w Lizbonie w dniach 23 i 24 marca 2000 r., do której następnie regularnie się odwoływano.
- (2) Rada Europejska obradująca w Brukseli w dniach 12 i 13 grudnia 2003 r. zatwierdziła Europejskie działanie na rzecz wzrostu, zwracając się do Komisji o przesunięcie wydatków, w razie konieczności, na inwestycje w kapitał rzeczowy, w szczególności inwestycje w infrastrukturę sieci transeuropejskich; projekty priorytetowe realizowane w ramach infrastruktury sieci transeuropejskich stanowią zasadniczy element wzmocnienia spójności rynku wewnętrznego.
- (3) Opóźnienia w finalizacji efektywnych połączeń transeuropejskich, w szczególności odcinków transgranicznych, mogą poważnie utrudniać konkurencyjność Unii, państw członkowskich oraz regionów peryferyjnych, które nie mogłyby w pełni korzystać z dobrodziejstw rynku wewnętrznego lub straciłyby taką możliwość.
- (4) W decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ⁽³⁾ koszt uzupełnienia transeuropejskiej sieci transportowej, od 2007 r. do 2020 r., został oszacowany na 600 mld EUR. Inwestycje niezbędne do realizacji jedynie projektów priorytetowych w rozumieniu załącznika III do tej decyzji szacuje się na prawie 160 mld EUR w latach 2007-2013.
- (5) Dla realizacji tych celów zarówno Parlament Europejski, jak i Rada podkreśliły konieczność wzmocnienia i dostosowania istniejących instrumentów finansowych poprzez podniesienie poziomu współfinansowania wspólnotowego, umożliwiając zastosowanie wyższej stopy współfinansowania, w szczególności dla projektów o charakterze transgranicznym, o funkcji tranzytowej lub przyczyniających się do pokonywania naturalnych przeszkód.
- (6) Zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES”, adresowanym do Parlamentu Europejskiego i Rady, a także uwzględniając zrównoważony charakter żeglugi śródlądowej, projekty z zakresu żeglugi śródlądowej powinny być traktowane ze szczególną uwagą.
- (7) W rezolucji z dnia 8 czerwca 2005 r. w sprawie wyzwań politycznych i środków budżetowych w rozszerzonej Unii w latach 2007-2013 ⁽⁴⁾ Parlament Europejski podkreślił strategiczne znaczenie sieci transportowych dla zakończenia procesu tworzenia rynku wewnętrznego i bliższych stosunków z obecnymi i przyszłymi krajami kandydującymi oraz krajami należącymi do „grupy państw zaprzyjaźnionych”. Ponadto wyraził on również chęć przeanalizowania innowacyjnych instrumentów finansowania, takich jak gwarancje kredytowe, koncesje europejskie, kredyty europejskie oraz fundusz ulg odsetkowych.
- (8) Biorąc pod uwagę kwoty przydzielone na transeuropejskie sieci transportowe i energetyczne (zwane dalej odpowiednio „TEN-T” i „TEN-E”), zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2007-2013, niemożliwe jest zaspokojenie wszystkich potrzeb związanych z realizacją priorytetów ustalonych w decyzji nr 1692/96/WE (dla TEN-T) i decyzji nr 1364/2006/WE ⁽⁵⁾ (dla TEN-E). W celu uzupełnienia krajowych źródeł finansowania,

⁽¹⁾ Dz.U. C 234 z 22.9.2005, str. 69.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 26 października 2005 r. (Dz.U. C 272 E z 9.11.2006, str. 405), wspólne stanowisko Rady z dnia 22 marca 2007 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽³⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1996. Decyzja ostatnio zmieniona rozporządzeniem Rady (WE) nr 1791/2006/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).⁽⁴⁾ Dz.U. C 124 E z 25.5.2006, str. 373.⁽⁵⁾ Decyzja nr 1364/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. ustanawiająca wytyczne dla transeuropejskich sieci energetycznych (Dz.U. L 262 z 22.9.2006, str. 1).

zarówno publicznego jak i prywatnego, należy zatem skoncentrować te zasoby na niektórych kategoriach projektów zapewniających największą wartość dodaną dla całej sieci, w szczególności na projektach dotyczących odcinków transgranicznych, w tym autostrad morskich, i na projektach, których celem jest likwidacja wąskich gardeł, takich jak naturalne przeszkody, w celu zagwarantowania ciągłości infrastruktury TEN-T i TEN-E. Aby ułatwić skoordynowaną realizację niektórych projektów, można wyznaczyć koordynatorów europejskich zgodnie z art. 17a decyzji nr 1692/96/WE.

- (9) Biorąc pod uwagę, że pozostałe inwestycje w ramach TEN-T w projekty priorytetowe szacuje się na około 250 mld EUR, a europejska kwota odniesienia finansowego, równa 8 013 mln EUR dla transportu w latach 2007-2013, stanowi wyłącznie bardzo niewielką część budżetu niezbędnego do ukończenia projektów priorytetowych, Komisja powinna przeprowadzić — przy pomocy koordynatorów europejskich, tam gdzie zostali oni wyznaczeni — działania mające na celu wspieranie i koordynowanie starań podejmowanych przez państwa członkowskie na rzecz finansowania i ukończenia planowanych sieci TEN-T zgodnie z ustalonym harmonogramem. Komisja powinna wykonać przepisy dotyczące koordynatorów europejskich, o których mowa w decyzji nr 1692/96/WE. Powinna ona również przeanalizować z zamiarem rozwiązania, wraz z państwami członkowskimi, długoterminowy problem finansowy dotyczący zbudowania i eksploatacji całej sieci TEN-T, uwzględniając fakt, że okres budowy obejmuje co najmniej dwa siedmioletnie okresy budżetowe, a oczekiwana trwałość nowej infrastruktury wynosi co najmniej jedno stulecie.
- (10) Decyzja nr 1364/2006/WE określa cele, priorytety działania oraz projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, mające na celu rozbudowę TEN-E, w tym także projekty priorytetowe, oraz przyznaje stosowne pierwszeństwo projektom uznanym za projekty leżące w interesie europejskim. Niezbędne inwestycje umożliwiające wszystkim państwom członkowskim pełne uczestnictwo w rynku wewnętrznym oraz uzupełnienie połączeń z sieciami krajów sąsiadujących to, od 2007 do 2013 r., inwestycje rządu 28 mld EUR tylko na projekty priorytetowe.
- (11) Rada Europejska obradująca w dniach 12 i 13 grudnia 2003 r. zwróciła się również do Komisji o kontynuowanie badań dotyczących konieczności stworzenia specjalnego wspólnotowego instrumentu gwarancji przeznaczanego na pokrycie pewnych rodzajów ryzyka, które mogą powstać po zakończeniu etapu budowy w ramach projektów TEN-T. W odniesieniu do energii Rada Europejska zwróciła się do Komisji o przesunięcie, w razie potrzeby, wydatków na inwestycje w kapitał rzeczowy w celu stymulowania wzrostu.
- (12) Rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich⁽¹⁾ stanowi już rzeczywisty postęp, ponieważ projektem uznanym za priorytetowe przyznaje wyższy poziom finansowania wynoszący 20 %. Niemniej jednak pozostaje ono uwarunkowane przepisami

wykonawczymi, które wymagają uproszczenia, oraz ograniczonymi zasobami budżetowymi. Wydaje się zatem konieczne uzupełnienie krajowego finansowania publicznego i finansowania prywatnego poprzez zwiększenie wspólnotowej pomocy w zakresie zarówno jej wielkości, jak i współczynników wsparcia w celu wzmocnienia efektu dźwigni funduszy wspólnotowych, umożliwiając w ten sposób realizację wybranych projektów priorytetowych.

- (13) Na podstawie niniejszego rozporządzenia właściwe jest ustanowienie programu określającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie TEN-T i TEN-E. Program ten, który musi być realizowany zgodnie z prawem wspólnotowym, w szczególności w zakresie środowiska, powinien przyczynić się do wzmocnienia rynku wewnętrznego oraz wywierać stymulujący wpływ na konkurencyjność Wspólnoty i jej wzrost.
- (14) Pomoc finansowa Wspólnoty z budżetu na sieci transeuropejskie powinna, obok skupienia się na projektach lub częściach projektów przedstawiających największą europejską wartość dodaną, zachęcać uczestników działań do przyspieszenia realizacji projektów priorytetowych na podstawie decyzji nr 1692/96/WE i 1364/2006/WE. Powinna ona również umożliwiać finansowanie innych projektów z zakresu infrastruktury europejskiej stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, określonych we wspomnianych decyzjach.
- (15) Pomoc finansowa Wspólnoty udzielana jest w celu opracowywania projektów inwestycyjnych w zakresie TEN-T i TEN-E, przekazywania określonego wkładu finansowego, mobilizowania inwestorów instytucjonalnych i zachęcania do tworzenia partnerstw finansowych pomiędzy sektorem publicznym a prywatnym. W sektorze energii pomoc finansowa ma na celu głównie pomóc w pokonywaniu przeszkód finansowych, jakie mogą pojawić się w trakcie przygotowywania projektów i na etapie poprzedzającym rozpoczęcie budowy, i powinna być skoncentrowana na transgranicznych odcinkach projektów priorytetowych i połączeniach z krajami sąsiednimi.
- (16) W swoim komunikacie do Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 lipca 2005 r. w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS Komisja podkreśliła znaczenie szybkiego i skoordynowanego przejścia do tego systemu w celu zapewnienia interoperacyjności TEN-T. W tym celu niezbędne jest ukierunkowane i czasowe wsparcie Wspólnoty zarówno dla elementów wyposażenia torowego, jak i wyposażenia pokładowego.
- (17) W przypadku niektórych projektów zainteresowane państwa członkowskie mogą być reprezentowane przez organizacje międzynarodowe. W przypadku niektórych projektów Komisja może powierzyć ich realizację wspólnym przedsiębiorstwom w rozumieniu art. 171 Traktatu. Te szczególne sytuacje wymagają poszerzenia zakresu pojęcia beneficjenta korzystającego z wkładu finansowego Wspólnoty do celów niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 228 z 23.9.1995, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem nr 1159/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. L 191 z 22.7.2005, str. 16).

- (18) Aby spełnić szczególne wymogi każdego projektu oraz zwiększyć efektywność i wartość pomocy finansowej Wspólnoty, pomoc ta może przyjmować różne formy: dotacji na badania i prace, dotacji do opłat za dostępność, obniżek oprocentowania, gwarancji kredytowych lub udziału w funduszach wysokiego ryzyka. Niezależnie od formy, pomoc finansowa Wspólnoty powinna być przyznawana zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich⁽¹⁾ oraz jego przepisami wykonawczymi, z wyjątkiem przypadków, gdy niniejsze rozporządzenie wyraźnie stanowi odstępstwa od tych przepisów. Udzielanie gwarancji kredytowych i udział w funduszach wysokiego ryzyka powinny opierać się na zasadach rynkowych i mieć na celu samofinansowanie długoterminowe.
- (19) W celu realizacji wsparcia finansowego Wspólnoty dla projektów na wielką skalę, których realizacja rozłożona jest na kilka lat, wskazane jest umożliwienie podjęcia przez Wspólnotę zobowiązania w perspektywie wieloletniej, w zależności od finansowanego projektu i zatwierdzanych corocznie środków na zobowiązania. Jedynie stałe, atrakcyjne zobowiązania finansowe wiążące Wspólnotę w perspektywie długoterminowej umożliwią zmniejszenie wątpliwości związanych z realizacją tych projektów i zmobilizują inwestorów zarówno publicznych, jak i prywatnych. Projekty zawarte w programie wieloletnim stanowią najwyższe priorytety dla rozwoju TEN-T, o których mowa w decyzji nr 1692/96/WE, i wymagają stałego działania Wspólnoty, aby zapewnić ich sprawną i skuteczną realizację.
- (20) Właściwe jest wsparcie publiczno-prywatnych form finansowania, instytucjonalnych lub umownych, które udowodniły swoją skuteczność, za pomocą gwarancji prawnych zgodnych z prawem konkurencji i zasadami rynku wewnętrznego, a także rozpowszechnianie dobrych praktyk wśród państw członkowskich.
- (21) Szczególną uwagę powinno się zwrócić na skuteczną koordynację wszystkich środków wspólnotowych mających wpływ na sieci transeuropejskie, w szczególności na finansowanie z funduszy strukturalnych i z Funduszu Spójności, jak również interwencje Europejskiego Banku Inwestycyjnego (zwanego dalej „EBI”).
- (22) Niniejsze rozporządzenie ustanawia, na cały okres jego obowiązywania, kopertę finansową stanowiącą główną kwotę odniesienia dla władzy budżetowej podczas corocznej procedury budżetowej w rozumieniu pkt 37 Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 17 maja 2006 r. pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej i należytego zarządzania finansami⁽²⁾.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.
- (24) W świetle wydarzeń zachodzących w każdym z elementów składowych TEN-T i TEN-E oraz ich nieodłącznych cech, a także w celu skuteczniejszego zarządzania należy przewidzieć kilka odrębnych rozporządzeń dotyczących dziedzin objętych dotychczas rozporządzeniem (WE) nr 2236/95.
- (25) W drodze niniejszego rozporządzenia należy określić ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie TEN-T i TEN-E zgodnie z prawem i politykami wspólnotowymi dotyczącymi w szczególności konkurencji, ochrony środowiska, zdrowia, trwałego rozwoju, zamówień publicznych oraz zasad skutecznej realizacji polityk wspólnotowych w zakresie interoperacyjności.
- (26) W związku z tym, że cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie realizacja TEN-T i TEN-E, nie mogą być osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest ze względu na potrzebę koordynacji środków krajowych ich osiągnięcie w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie określa warunki, metody i procedury przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty projektom stanowiącym przedmiot wspólnego zainteresowania w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych zgodnie z art. 155 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania” oznacza projekt lub część projektu określony jako stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania dla Wspólnoty w zakresie transportu w ramach decyzji nr 1692/96/WE lub w zakresie energii w ramach decyzji 1364/2006/WE;

⁽¹⁾ Dz.U. L 248 z 16.9.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE, Euratom) nr 1995/2006 (Dz.U. L 390 z 30.12.2006, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. C 139 z 14.6.2006, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją nr 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

- 2) „projekt priorytetowy” w zakresie transportu oznacza projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania znajdujący się na osi lub jakkolwiek inny projekt, wymienione w załączniku III do decyzji nr 1692/96/WE, lub w zakresie energii — projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, uznany za priorytetowy dla Wspólnoty w ramach decyzji nr 1364/2006/WE;
- 3) „projekt stanowiący przedmiot zainteresowania na poziomie europejskim w zakresie” oznacza w pełni przygotowany projekt znajdujący się na osi priorytetowej, o której mowa w decyzji nr 1364/2006/WE, który ma charakter transgraniczny lub wywiera znaczny wpływ na transgraniczne zdolności przesyłowe;
- 4) „część projektu” oznacza wszelką działalność niezależną finansowo, technicznie lub czasowo, przyczyniającą się do realizacji danego projektu;
- 5) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinki transgraniczne, o których mowa w art. 19b decyzji nr 1692/96/WE, i odcinki transgraniczne zapewniające ciągłość projektu priorytetowego między dwoma państwami członkowskimi, przebiegające przez państwo trzecie;
- 6) „wąskie gardło” w zakresie transportu oznacza przeszkody dotyczące prędkości lub przepustowości, które uniemożliwiają zagwarantowanie ciągłości ruchu;
- 7) „beneficjent” oznacza jedno lub kilka państw członkowskich, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 171 Traktatu lub publiczne lub prywatne przedsiębiorstwa lub podmioty całkowicie odpowiedzialające za projekt i zamierzające zainwestować zasoby własne lub środki finansowe pozyskane od stron trzecich w celu realizacji projektu;
- 8) „badania” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, w tym analizy przygotowawcze, studia wykonalności, analizy oceniające i zatwierdzające, oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do pełnego zdefiniowania i opracowania projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego;
- 9) „prace” oznaczają zakup, dostawę i rozmieszczenie elementów składowych, systemów i usług, wykonanie robót budowlanych i instalacyjnych związanych z projektem, odbiór instalacji i uruchomienie projektu;
- 10) „koszt projektu” oznacza całkowity koszt badań lub prac bezpośrednio związanych z projektem i niezbędnych do jego realizacji, ponoszonych przez beneficjenta;
- 11) „koszt kwalifikowalny” oznacza część kosztów projektu uwzględnianą przez Komisję przy obliczaniu pomocy finansowej Wspólnoty;
- 12) „instrument gwarancji kredytowej” oznacza gwarancję wydaną przez EBI na rzecz rezerwowego instrumentu wsparcia płynności przyznanego projektom stanowiącym przedmiot wspólnego zainteresowania w zakresie transportu. Obejmuje ona ryzyko związane z obsługą zadłużenia spowodowane spadkami popytu i wynikającą z nich nieprzewidzianą utratą przychodów w początkowym okresie eksploatacyjnym projektu. Instrument gwarancji kredytowej jest wykorzystywany jedynie w odniesieniu do projektów, których wykonalność finansowa opiera się, w

całości lub części, na przychodach, mytach lub innym dochodzie płaconym przez użytkowników lub beneficjentów lub w ich imieniu;

- 13) „systemy opłat za dostępność” oznacza systemy finansowania przeznaczone dla projektów infrastrukturalnych, wybudowanych i eksploatowanych przez prywatnego inwestora, który otrzymuje okresowe płatności po etapie budowy za świadczoną usługę infrastrukturalną. Poziom opłat jest uzależniony od stopnia osiągnięcia poziomów wykonania uzgodnionych w umowie. Opłat za dostępność dokonuje się w okresie trwania umowy między instytucją udzielającą zamówienia a organizatorem projektu, a służą one pokryciu kosztów budowy, finansowania, utrzymania i kosztów eksploatacyjnych.

ROZDZIAŁ II

PROJEKTY KWALIFIKOWALNE, FORMY I METODY POMOCY FINANSOWEJ, ŁĄCZENIE FINANSOWANIA

Artykuł 3

Kwalifikowalność projektów i wniosków o pomoc finansową Wspólnoty

1. Jedynie projekty określone jako stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania kwalifikują się do otrzymania pomocy finansowej Wspólnoty na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Warunkiem kwalifikowalności wniosków o pomoc finansową Wspólnoty dotyczących takich projektów jest zgodność z prawem wspólnotowym.

2. Jedynie w zakresie transportu kwalifikowalność podlega także podjęciu przez wnioskującego o pomoc finansową Wspólnoty i, w stosownych przypadkach, przez zainteresowane państwa członkowskie, zobowiązania do wniesienia wkładu finansowego w przedłożony projekt, z uruchomieniem w razie konieczności środków prywatnych.

3. Projekty związane z transportem, obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka, kwalifikują się do otrzymania pomocy finansowej Wspólnoty, jeżeli między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a zainteresowanymi państwami trzecimi została zawarta pisemna umowa w sprawie ukończenia odcinków transgranicznych. W wyjątkowych przypadkach, gdy dany projekt jest niezbędny do celów połączenia z siecią sąsiadującego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, ale faktycznie nie przecina granicy, pisemna umowa, o której mowa powyżej, nie jest wymagana.

Artykuł 4

Przedkładanie wniosków o pomoc finansową Wspólnoty

Wnioski o pomoc finansową Wspólnoty są przedkładane Komisji przez jedno lub kilka państw członkowskich lub, za zgodą zainteresowanych państw członkowskich, przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa lub publiczne lub prywatne przedsiębiorstwa lub podmioty.

Szczegółowe zasady przedkładania wniosków o pomoc finansową ustanawia się zgodnie z art. 9 ust. 1.

Artykuł 5

Wybór projektów

1. Projektom stanowiącym przedmiot wspólnego zainteresowania przyznaje się pomoc finansową Wspólnoty w zależności od ich wkładu w realizację celów i priorytetów określonych w ramach decyzji nr 1692/96/WE i 1364/2006/WE.

2. W zakresie transportu szczególną uwagę zwraca się na następujące projekty:

- a) projekty priorytetowe;
- b) projekty mające na celu likwidację wąskich gardeł, w szczególności w ramach projektów priorytetowych;
- c) projekty przedkładane lub wspierane wspólnie przez co najmniej dwa państwa członkowskie, w szczególności projekty obejmujące odcinki transgraniczne;
- d) projekty przyczyniające się do ciągłości sieci i optymalizacji jej przepustowości;
- e) projekty przyczyniające się do poprawy jakości usług oferowanych w TEN-T i które zwiększają, między innymi dzięki działaniom związanym z infrastrukturą, bezpieczeństwem i ochroną użytkowników oraz zapewniają interoperacyjność między sieciami krajowymi;
- f) projekty związane z rozwojem i rozmieszczeniem systemów zarządzania ruchem w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim, żeglugi śródlądowej i żeglugi przybrzeżnej, zapewniających interoperacyjność między sieciami krajowymi;
- g) projekty przyczyniające się do zakończenia procesu tworzenia rynku wewnętrznego; oraz
- h) projekty przyczyniające się do promowania rodzajów transportu najbardziej przyjaznych dla środowiska, takich jak żegluga śródlądowa.

3. W dziedzinie energii szczególną uwagę zwraca się na projekty stanowiące przedmiot zainteresowania na poziomie europejskim, przyczyniające się do:

- a) rozwoju sieci w celu wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej przez zmniejszenie izolacji regionów mniej uprzywilejowanych i regionów wspiarskich Wspólnoty;
- b) optymalizacji przepustowości sieci i zakończenia procesu tworzenia wewnętrznego rynku energii, w szczególności w odniesieniu do projektów dotyczących odcinków transgranicznych;
- c) bezpieczeństwa zaopatrzenia energetycznego, dywersyfikacji źródeł dostaw energii, a w szczególności połączeń z państwami trzecimi;
- d) połączenia odnawialnych źródeł energii; oraz
- e) bezpieczeństwa, niezawodności i interoperacyjności połączonych sieci.

4. Decyzja o przyznaniu pomocy finansowej Wspólnoty uwzględnia między innymi:

- a) stopień przygotowania projektu;
- b) stymulujący skutek interwencji wspólnotowej na finansowanie publiczne i prywatne;
- c) solidność pakietu finansowego;
- d) skutki społeczno-gospodarcze;
- e) oddziaływanie na środowisko;
- f) konieczność przewycięzenia przeszkód finansowych; oraz
- g) złożoność projektu, na przykład ze względu na konieczność pokonania naturalnej przeszkody.

Artykuł 6

Formy i metody pomocy finansowej Wspólnoty

1. Pomoc finansowa Wspólnoty dla projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania może przyjmować jedną lub kilka następujących form:

- a) dotacje na badania lub prace;
- b) w zakresie transportu — dotacje na prace w ramach systemów opłat za dostępność;
- c) obniżki stóp oprocentowania kredytów udzielonych przez EBI lub inne publiczne lub prywatne instytucje finansowe;
- d) wkład finansowy w zasilenie i przydział kapitału dla gwarancji, które mają zostać wydane przez EBI na jego własne zasoby w ramach instrumentu gwarancji kredytowej. Czas trwania takich gwarancji nie może przekraczać pięciu lat od daty przekazania projektu do eksploatacji. W wyjątkowych, należycie uzasadnionych przypadkach gwarancja może być udzielona na nie więcej niż siedem lat. Wkład z budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rzecz instrumentu gwarancji kredytowej nie może przekraczać 500 mln EUR. EBI przeznacza taką samą kwotę. Ryzyko ponoszone przez Wspólnotę w związku z instrumentem gwarancji kredytowej, wraz z opłatami z tytułu zarządzania i innymi kwalifikowalnymi kosztami, ograniczone jest do kwoty wspólnotowego wkładu w instrument gwarancji kredytowej, a budżet ogólny Unii Europejskiej nie jest obciążany żadnym innym zobowiązaniem. Ryzyko rezydualne właściwe dla wszystkich operacji ponosi EBI. Główne warunki, zasady i procedury instrumentu gwarancji kredytowej określono w załączniku;
- e) udział w kapitale wysokiego ryzyka na rzecz funduszy inwestycyjnych lub porównywalnych przedsięwzięć finansowych priorytetowo skoncentrowanych na dostarczaniu kapitału wysokiego ryzyka na potrzeby projektów w zakresie sieci transeuropejskich oraz z udziałem znacznych inwestycji sektora prywatnego; taki udział w kapitale wysokiego ryzyka nie przekracza 1 % zasobów budżetowych określonych w art. 18;
- f) wkład finansowy w działania wspólnych przedsiębiorstw związane z projektem.

2. Kwota pomocy finansowej Wspólnoty przyznana w formach, o których mowa w ust. 1 lit. a), b), c) i f), uwzględnia kryteria określone w art. 5 i nie przekracza następujących stawek:

a) badania: 50 % całkowitych kwalifikowalnych kosztów, bez względu na rodzaj danego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;

b) prace:

(i) projekty priorytetowe w zakresie transportu:

— maksymalnie 20 % kwalifikowalnych kosztów;

— maksymalnie 30 % kwalifikowalnych kosztów w przypadku odcinków transgranicznych, pod warunkiem że zainteresowane państwa członkowskie przedstawiły Komisji wszystkie niezbędne gwarancje dotyczące wykonalności finansowej projektu oraz harmonogram jego realizacji;

(ii) projekty w dziedzinie energii: maksymalnie 10 % kwalifikowalnych kosztów;

(iii) inne niż priorytetowe projekty w zakresie transportu: maksymalnie 10 % kwalifikowalnych kosztów;

c) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS):

(i) wyposażenie torowe: maksymalnie 50 % kwalifikowalnych kosztów badań i prac;

(ii) wyposażenie pokładowe:

— maksymalnie 50 % kwalifikowalnych kosztów opracowania i wykonania prototypów dla instalacji ERTMS na istniejącym taborze kolejowym, pod warunkiem że prototyp jest zatwierdzony w co najmniej dwóch państwach członkowskich;

— maksymalnie 50 % kwalifikowalnych kosztów wyposażenia seryjnego do celów instalacji ERTMS na taborze kolejowym; w ramach programu wieloletniego Komisja ustala jednak maksymalną kwotę pomocy na każdy zespół trakcyjny;

d) systemy zarządzania ruchem drogowym, lotniczym, morskim, żeglugą śródlądową, i żeglugą przybrzeżną: maksymalnie 20 % kwalifikowalnych kosztów prac.

3. Stanowiąc zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, Komisja przyjmuje środki wykonawcze dla instrumentów, o których mowa w ust. 1 lit. c) i e) niniejszego artykułu.

Artykuł 7

Inna pomoc finansowa i instrumenty finansowe

1. Operacje EBI są zgodne z zasadami przyznawania pomocy finansowej na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. Komisja koordynuje i zapewnia spójność projektów współfinansowanych w ramach niniejszego rozporządzenia z powiązаныmi działaniami korzystającymi z innych wkładów i instrumentów finansowych Wspólnoty, jak również z operacji EBI.

ROZDZIAŁ III

PROGRAMOWANIE, REALIZACJA I KONTROLA

Artykuł 8

Wieloletnie i roczne programy prac

1. Stanowiąc zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, przy ustalaniu wieloletnich i rocznych programów prac Komisja stosuje kryteria określone w art. 5 oraz cele i priorytety określone w ramach decyzji nr 1692/96/WE i 1364/2006/WE.

2. Wieloletni program prac w zakresie transportu ma zastosowanie do projektów priorytetowych oraz do systemów zarządzania ruchem drogowym, lotniczym, kolejowym, morskim, żeglugą śródlądową i żeglugą przybrzeżną. Kwota koperty finansowej mieści się w przedziale 80 — 85 % zasobów budżetowych, o których mowa w art. 18, zarezerwowanych dla transportu.

3. Roczny program prac w zakresie transportu stosuje kryteria przyznawania pomocy finansowej projektom stanowiącym przedmiot wspólnego zainteresowania nieujętych w programie wieloletnim.

4. Roczny program prac w zakresie energii stosuje kryteria przyznawania pomocy finansowej projektom stanowiącym przedmiot wspólnego zainteresowania.

5. Wieloletni program prac podlega przeglądowi dokonywanemu co najmniej w połowie okresu, a w razie potrzeby wprowadza się do niego zmiany zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Artykuł 9

Przyznawanie pomocy finansowej Wspólnoty

1. Każdorazowo po zaproszeniu do składania wniosków na podstawie wieloletnich lub rocznych programów prac, o których mowa w art. 8 ust. 1, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, podejmuje decyzję w sprawie kwoty pomocy finansowej, która zostanie przyznana wybranym projektom lub ich częściom. Komisja określa warunki i metody ich realizacji.

2. Komisja powiadamia beneficjentów i zainteresowane państwa członkowskie o każdej przyznawanej pomocy finansowej.

Artykuł 10

Przepisy finansowe

1. Zobowiązania budżetowe mogą być podzielone na transze roczne. Co roku Komisja przeznacza poszczególne transze roczne, uwzględniając postępy w pracach nad realizacją projektów lub etapów projektów otrzymujących pomoc finansową, przewidywane potrzeby oraz dostępność zasobów budżetowych.

Beneficjenci i zainteresowane państwa członkowskie otrzymują informacje na temat orientacyjnego harmonogramu zobowiązań dotyczących poszczególnych transz rocznych.

2. Pomoc wspólnotowa może pokrywać jedynie wydatki związane z projektem poniesione przez beneficjentów lub strony trzecie odpowiedzialne za realizację projektu.

Wydatki są kwalifikowalne od daty złożenia wniosku o pomoc finansową. Wydatki wynikające z projektów ujętych w programie wieloletnim mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia danego roku, począwszy od dnia 1 stycznia 2007 r.

VAT nie jest kosztem kwalifikowalnym, z wyjątkiem VAT, który nie podlega zwrotowi.

3. Płatności są dokonywane w postaci płatności zaliczkowej, w stosownych przypadkach podzielonej na kilka transz płatności, płatności pośrednich i płatności salda końcowego.

Sposoby płatności są określane z uwzględnieniem w szczególności wieloletniej realizacji projektów infrastrukturalnych.

Płatność zaliczkowa lub, w stosownych przypadkach, jej pierwsza transza jest wypłacana w chwili przyznania pomocy finansowej.

Wszelkie płatności pośrednie są dokonywane na podstawie wniosków o płatności, z zastrzeżeniem zgodności z art. 13.

Płatności salda końcowego dokonuje się po zaakceptowaniu sprawozdania końcowego dotyczącego projektu przedstawionego przez beneficjenta i poświadczonego przez zainteresowane państwa członkowskie. Sprawozdanie końcowe szczegółowo przedstawia zwłaszcza wszystkie faktycznie poniesione wydatki.

4. W przypadku systemów opłat za dostępność pierwszej płatności zaliczkowej dokonuje się w terminie maksymalnie trzech lat od przyznania pomocy finansowej Wspólnoty po poświadczeniu przez państwa członkowskie rozpoczęcia realizacji projektu i po przedłożeniu odnośnej umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Kolejnych płatności zaliczkowych można dokonywać po poświadczeniu przez państwa członkowskie postępów w realizacji projektu.

Płatności salda końcowego dokonuje się po rozpoczęciu eksploatacji projektu po sprawdzeniu, czy dany element infrastruktury został przekazany do użytku, poświadczony przez państwa członkowskie, że wydatki, o których zwrot występują, zostały faktycznie poniesione oraz po przedstawieniu dowodu, że całkowita kwota opłat za dostępność jest równa kwocie pomocy finansowej Wspólnoty.

W przypadku gdy opłata za dostępność nie należy się z uwagi na nieprzekazanie do użytku infrastruktury, Komisja odzyskuje dokonane przez nią płatności zaliczkowe.

Artykuł 11

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, w zakresie swojej odpowiedzialności, w celu realizacji projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, korzystają-

cych z pomocy finansowej Wspólnoty przyznanej na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Państwa członkowskie prowadzą monitoring techniczny i kontrolę finansową projektów w ścisłej współpracy z Komisją oraz poświadczają stan faktyczny i zgodność wydatków poniesionych z tytułu projektów lub części projektów. Państwa członkowskie mogą domagać się udziału Komisji w kontrolach przeprowadzanych na miejscu.

3. Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na podstawie ust. 2 i dostarczają jej, w szczególności, opis systemów kontroli, zarządzania i monitorowania utworzonych w celu zapewnienia pomyślnego ukończenia projektów.

Artykuł 12

Zgodność z prawem wspólnotowym i politykami wspólnotowymi

Projekty finansowane na podstawie niniejszego rozporządzenia są realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym i z uwzględnieniem polityk wspólnotowych, w szczególności polityk dotyczących konkurencji, ochrony środowiska, zdrowia, trwałego rozwoju, zamówień publicznych i interoperacyjności.

Artykuł 13

Anulowanie, zmniejszenie, zawieszenie i wstrzymanie pomocy

1. Po dokonaniu odpowiedniej analizy oraz poinformowaniu beneficjentów i zainteresowanych państw członkowskich, tak aby mogły one przedstawić swoje uwagi w określonym terminie, Komisja:

a) anuluje, z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków, pomoc finansową przyznaną projektom lub częściom projektów, których realizacji nie rozpoczęto w ciągu dwóch lat od daty rozpoczęcia projektu ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy;

b) może zawiesić, zmniejszyć lub wstrzymać pomoc finansową:

(i) w przypadku nieprawidłowości, do których doszło w trakcie realizacji projektu lub części projektu, odnoszących się do przepisów prawa wspólnotowego; oraz

(ii) w przypadku nieprzestrzegania warunków regulujących przyznanie pomocy finansowej, w szczególności jeżeli bez zgody Komisji wprowadzono poważną zmianę wpływającą na charakter projektu lub procedury realizacyjne;

c) może, uwzględniając wszystkie stosowne czynniki, zażądać zwrotu wypłaconej pomocy finansowej, jeżeli w terminie czterech lat od upływu daty zakończenia realizacji ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy realizacja projektu lub części projektu korzystających z pomocy finansowej nie została zakończona.

2. Komisja może odzyskać całość lub część już wypłaconych kwot:

- a) w przypadku gdy jest to niezbędne, zwłaszcza w wyniku anulowania, wstrzymania lub zmniejszenia pomocy finansowej lub żądania zwrotu pomocy finansowej; lub
- b) w przypadku kumulacji pomocy wspólnotowej dla części projektu.

Artykuł 14

Ochrona interesów finansowych Wspólnoty

1. Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) może przeprowadzić kontrole na miejscu oraz inspekcje zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami⁽¹⁾.

2. Warunki regulujące przyznawanie pomocy finansowej Wspólnoty mogą w szczególności przewidywać monitorowanie i inspekcje finansowe przeprowadzane przez Komisję lub każdego upoważnionego przez nią przedstawiciela oraz audyty przeprowadzane przez Trybunał Obrachunkowy, w stosownych przypadkach na miejscu.

3. Zainteresowane państwo członkowskie i Komisja przekazują sobie niezwłocznie wszelkie stosowne informacje dotyczące wyników przeprowadzonych inspekcji.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 15

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.
3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
4. EBI wyznacza do komitetu przedstawiciela, który nie bierze udziału w głosowaniu.

Artykuł 16

Ocena

1. Komisja i państwa członkowskie, wspierane przez beneficjentów, mogą przystąpić do oceny sposobów realizacji projektów oraz jej skutków, aby oszacować, czy zostały osiągnięte zakładane cele, w tym także cele w zakresie ochrony środowiska.

2. Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego będącego beneficjentem o przedstawienie szczególnej oceny projektów finansowanych w ramach niniejszego rozporządzenia lub, w stosownych przypadkach, o przekazanie jej informacji i zapewnienie pomocy niezbędnej do przeprowadzenia oceny takich projektów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, str. 2.

Artykuł 17

Informacja i promocja

1. Co dwa lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z działań podejmowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to zawiera ocenę wyników uzyskanych dzięki pomocy finansowej Wspólnoty w różnych dziedzinach zastosowania w porównaniu z pierwotnie zakładanymi celami, jak również rozdział dotyczący zawartości i realizacji bieżącego programu wieloletniego. Sprawozdanie to zawiera również informacje na temat źródeł finansowania każdego projektu.

2. Zainteresowane państwa członkowskie i, w stosownych przypadkach, beneficjenci dbają o to, aby pomocy przyznanej na podstawie niniejszego rozporządzenia towarzyszyła odpowiednia promocja, w celu poinformowania opinii publicznej o roli Wspólnoty w realizacji projektów.

Artykuł 18

Zasoby budżetowe

1. Koperta finansowa na wykonanie niniejszego rozporządzenia w latach 2007-2013 wynosi 8 168 000 000 EUR, z czego 8 013 000 000 EUR przeznaczona jest na TEN-T i 155 000 000 EUR przeznaczona jest na TEN-E.

2. Roczne środki zatwierdzane są przez władzę budżetową w granicach wieloletnich ram finansowych.

Artykuł 19

Klauzula przeglądowa

Przed końcem 2010 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ogólne dotyczące zdobytych doświadczeń w wyniku stosowania mechanizmów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, dotyczących przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty.

Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 156 akapit pierwszy Traktatu, decydują, czy i na jakich warunkach mechanizmy przewidziane w niniejszym rozporządzeniu mają być utrzymane lub zmienione po zakończeniu okresu, o którym mowa w art. 18 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 20

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2007 r.

Działania w zakresie transportu i energii, będące w toku w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, podlegają w dalszym ciągu rozporządzeniu (WE) nr 2236/95 w wersji obowiązującej w dniu 31 grudnia 2006 r.

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

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

GŁÓWNE WARUNKI, ZASADY I PROCEDURY INSTRUMENTU GWARANCJI KREDYTOWEJ, O KTÓRYM MOWA W ART. 6 UST. 1 LIT. D)

EBI jest partnerem w dziedzinie rozłożenia ryzyka i zarządza wkładem Wspólnoty w instrument gwarancji kredytowej w imieniu Wspólnoty. Bardziej szczegółowe warunki realizacji instrumentu gwarancji kredytowej, w tym nadzór nad nim i jego kontrolę, ustanawia się w umowie o współpracy między Komisją a EBI, z uwzględnieniem przepisów określonych w niniejszym załączniku.

INSTRUMENT GWARANCJI KREDYTOWEJ DLA PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH SIECI TEN															
Wkład wspólnotowy	<p>1. Bez uszczerbku dla procedury korekty, począwszy od 2010 r., określonej w ust. 2, wkład z budżetu ogólnego UE w instrument gwarancji kredytowej jest udostępniany EBI zgodnie z następującym harmonogramem:</p> <table data-bbox="592 752 903 1048"> <tr><td>2007</td><td>10 mln EUR</td></tr> <tr><td>2008</td><td>35 mln EUR</td></tr> <tr><td>2009</td><td>60 mln EUR</td></tr> <tr><td>2010</td><td>80 mln EUR</td></tr> <tr><td>2011</td><td>105 mln EUR</td></tr> <tr><td>2012</td><td>110 mln EUR</td></tr> <tr><td>2013</td><td>100 mln EUR</td></tr> </table> <p>2. W latach 2007–2009 Komisja wypłaca EBI roczne kwoty według powyższego harmonogramu. Od 2010 r. EBI zwraca się o przekazywanie sum do wysokości skumulowanej kwoty wskazanej w powyższym harmonogramie na rachunek powierniczy. Stosowny wniosek składa się przed dniem 31 grudnia roku poprzedzającego, a towarzyszy mu prognoza zapotrzebowania na zaplanowany wkład Wspólnoty. Prognoza ta służy jako podstawa dokonania, opartej na zapotrzebowaniu, korekty rocznych płatności wskazanych powyżej, co do której decyzję podejmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.</p>	2007	10 mln EUR	2008	35 mln EUR	2009	60 mln EUR	2010	80 mln EUR	2011	105 mln EUR	2012	110 mln EUR	2013	100 mln EUR
2007	10 mln EUR														
2008	35 mln EUR														
2009	60 mln EUR														
2010	80 mln EUR														
2011	105 mln EUR														
2012	110 mln EUR														
2013	100 mln EUR														
Rachunek powierniczy	<p>1. EBI tworzy rachunek powierniczy, na którym przechowywane są wspólnotowe wkłady i dochody wynikające z wkładu Wspólnoty.</p> <p>2. Odsetki uzyskane na rachunku powierniczym i inne dochody wynikające z wkładu Wspólnoty — takie jak opłaty gwarancyjne, marża odsetkowa i marża ryzyka w odniesieniu do kwot wydatkowanych przez EBI — dodawane są do zasobów rachunku powierniczego, chyba że Komisja zdecyduje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, że mają one zostać zwrócone do linii budżetowej TEN-T.</p> <p>3. Kwoty pobrane do celów przydziału kapitału zwracane są na rachunek powierniczy po całkowitym zwrocie kwot wydatkowanych przez EBI w ramach instrumentu gwarancji kredytowej.</p>														
Wykorzystanie wkładu wspólnotowego	<p>EBI wykorzystuje wkład wspólnotowy do:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zapewnienia, dla każdego kwalifikowalnego projektu, rezerw przeznaczonych na pokrycie przewidywanych strat oraz do dokonania przydziału kapitału, zgodnie ze stosownymi przepisami EBI i oceną ryzyka przeprowadzoną przez EBI w ramach obowiązującej w EBI formalnej polityki w zakresie instrumentów finansowych, — pokrycia wszelkich niezwiązanych z projektem kwalifikowalnych kosztów związanych z ustanowieniem instrumentu gwarancji kredytowej i zarządzaniem tym instrumentem. Koszty te określone są w umowie o zarządzaniu między Komisją a EBI. 														

INSTRUMENT GWARANCJI KREDYTOWEJ DLA PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH SIECI TEN

Podział ryzyka	<ol style="list-style-type: none"> 1. EBI wykorzystuje wkład wspólnotowy do zapewnienia, dla każdego kwalifikowalnego projektu, rezerw przeznaczonych na pokrycie przewidywanych strat oraz do dokonania przydziału kapitału. 2. Rezerwa na przewidywane straty pokrywa przewidywane straty związane z projektem. Część wkładu wspólnotowego, obejmująca rezerwę na statystycznie przewidywane straty dla każdego kwalifikowalnego działania, jest wypłacana z rachunku powierniczego na rzecz EBI i w ten sposób pokrywa pewien procent ryzyka. Ta wartość procentowa jest zmienna i zależy od oceny ryzyka danego działania, a także od jego stopnia zaawansowania. 3. Przydział kapitału pokrywa nieoczekiwane straty związane z projektem. Część wkładu wspólnotowego odpowiadająca przydziałowi kapitału zostanie na rachunku powierniczym przeznaczona na każdą operację podstawową. EBI może zwrócić się z wnioskiem o tę kwotę w przypadku wezwania do wypłaty gwarancji wydanej przez EBI w ramach instrumentu gwarancji kredytowej i w ten sposób pokryć dodatkowy procent ryzyka ponoszonego przez EBI. 4. Schemat rozłożenia ryzyka wynikający z powyższego mechanizmu odzwierciedlony jest w odpowiednim rozłożeniu — między rachunek powierniczy i EBI — marży ryzyka, którym EBI obciąża swego odpowiednika w ramach podstawowej operacji objętej instrumentem gwarancji kredytowej.
Gwarancja EBI	<ol style="list-style-type: none"> 1. Instrument gwarancji kredytowej obejmuje gwarancję EBI dla rezerwowego instrumentu wsparcia płynności, który ma zostać zapewniony kwalifikowalnemu projektowi zgodnie z instrumentem gwarancji kredytowej. 2. Jeżeli dostawcy rezerwowego instrumentu wsparcia płynności mają prawo do wezwania do wypłaty gwarancji EBI na mocy warunków instrumentu gwarancji kredytowej, EBI wypłaca wszystkie kwoty należne dostawcom rezerwowego instrumentu wsparcia płynności i staje się wierzycielem danego projektu. 3. Gdy EBI stał się już wierzycielem w odniesieniu do danego projektu, prawa EBI w ramach instrumentu gwarancji kredytowej mają charakter drugorzędny w stosunku do obsługi zadłużenia związanego z kredytem uprzywilejowanym i charakter uprzywilejowany w odniesieniu do finansowania poprzez emisję akcji i inne rodzaje finansowania. 4. Rezerwowy instrument wsparcia płynności nie powinien przekroczyć 20 % całkowitej kwoty długu uprzywilejowanego zaangażowanej w chwili zamknięcia finansowego.
Wycena	<p>Wycena gwarancji w ramach instrumentu gwarancji kredytowej, oparta na marży ryzyka i pokryciu wszystkich administracyjnych związanych z projektem kosztów instrumentu gwarancji, ustalana jest zgodnie z odpowiednimi, zwykle mającymi zastosowanie, zasadami i kryteriami EBI.</p>
Procedura składania wniosków	<p>Wnioski o ochronę przed ryzykiem w ramach instrumentu gwarancji kredytowej kierowane są do EBI zgodnie ze standardową procedurą składania wniosków obowiązującą w EBI.</p>
Procedura zatwierdzania	<p>EBI przeprowadza kontrolę zachowania należytej staranności (<i>due diligence</i>) pod względem ryzyka, finansowym, technicznym i stanu prawnego oraz podejmuje decyzję w sprawie wydania gwarancji w ramach instrumentu gwarancji kredytowej zgodnie ze zwykle stosowanymi w EBI zasadami i kryteriami, w tym, między innymi, jakością poszczególnych propozycji, zdolnością kredytową pożyczkobiorców, dopuszczalnymi warunkami i zapotrzebowaniem rynkowym.</p>

INSTRUMENT GWARANCJI KREDYTOWEJ DLA PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH SIECI TEN

Okres obowiązywania instrumentu gwarancji kredytowej	<ol style="list-style-type: none">1. Wkład wspólnotowy w instrument gwarancji kredytowej przekazany zostanie nie później niż do dnia 31 grudnia 2013 r. Faktyczne zatwierdzenie gwarancji musi zostać sfinalizowane do dnia 31 grudnia 2014 r.2. W przypadku wygaśnięcia instrumentu gwarancji kredytowej w trakcie obecnych ram finansowych wszelkie salda na rachunku powierniczym, inne niż środki przekazane i środki konieczne do pokrycia innych kosztów i wydatków kwalifikowanych, zwracane są do linii budżetowej TEN-T. Jeśli instrument gwarancji kredytowej nie zostanie przedłużony na kolejne ramy finansowe, wszelkie pozostające środki zwracane są do dochodów budżetu ogólnego UE.3. Wpłaty środków przydzielonych na rzecz instrumentu gwarancji kredytowej można zażądać do momentu wygaśnięcia ostatniej gwarancji lub do momentu zwrotu ostatniego podporządkowanego długu, w zależności od tego, które z tych zdarzeń będzie wcześniejsze.
Sprawozdawczość	Komisja i EBI uzgadniają warunki dotyczące sprawozdawczości rocznej na temat funkcjonowania instrumentu gwarancji kredytowej.

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 20 lipca 2004 r. Komisja przesłała wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95.

Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w dniu 26 października 2005 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w dniu 22 września 2005 r.

W związku z tym, że zasoby budżetowe określone w pierwotnym wniosku Komisji przekroczyły kwoty uzgodnione w ramach finansowych na lata 2007-2013 dotyczących sieci transeuropejskich, w dniu 24 maja 2006 r. Komisja przekazała zmieniony wniosek (COM(2006) 245 wersja ostateczna). Zmieniony wniosek uwzględnia najważniejsze poprawki zaproponowane przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu.

Prezydencja prowadziła nieformalne negocjacje ze sprawozdawcą Parlamentu Europejskiego, mając na celu osiągnięcie porozumienia w sprawie wspólnego stanowiska, które byłoby możliwe do zaakceptowania przez Parlament bez zgłaszania poprawek.

W dniu 6 grudnia 2006 r. przewodniczący Komisji Budżetowej Parlamentu Europejskiego, pan LEWANDOWSKI, wystosował do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli pismo (dok. 16218/06), w którym poinformował, że komisja, której przewodniczy, wyraziła zgodę na kompromisowy tekst prezydencji przedstawiony w dokumencie 12777/2/06 REV 2. Pan LEWANDOWSKI poinformował, że — o ile tekst wspólnego stanowiska zostanie przyjęty w uzgodnionej wersji — ma on zamiar zarekomendować, by na sesji plenarnej Parlament Europejski zatwierdził go bez zgłaszania poprawek.

W dniu 11 grudnia 2006 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie kompromisowego tekstu Prezydencji przedstawionego w dokumencie 12777/2/06 REV 2. Komisja wydała oświadczenie, które ma zostać włączone do protokołu Rady w chwili przyjęcia wspólnego stanowiska.

II. CEL

Rozporządzenie wzmacnia i dostosowuje istniejące instrumenty finansowe przez podniesienie poziomu współfinansowania wspólnotowego, umożliwiając zastosowanie wyższej stopy współfinansowania, w szczególności dla projektów o charakterze transgranicznym, projektów związanych z tranzytem lub przyczyniających się do pokonywania naturalnych przeszkód. Rozporządzenie powinno umożliwić lepsze wykorzystanie istniejących sieci, zlikwidowanie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących ogniw, co sprawi, że możliwe będzie zwiększenie efektywności i konkurencyjności oraz zagwarantowanie odpowiedniego poziomu jakości, jak również redukcji punktów nasycenia, a zatem w perspektywie długoterminowej zapewni większą rentowność.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

Wspólne stanowisko zostało uzgodnione w drodze nieformalnych trójstronnych negocjacji, po serii spotkań urzędującej prezydencji, sprawozdawcy i przedstawicieli Komisji.

IV. WNIOSKI

Rada uważa, że wspólne stanowisko jako całość jest zgodne z podstawowymi celami zmienionego wniosku Komisji i że w drodze nieformalnych negocjacji osiągnięto z Parlamentem Europejskim rozsądny kompromis.
