

753**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO**

z dnia 13 czerwca 2006 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006

Na podstawie art. 11 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006 (Dz. U. Nr 235, poz. 2350 oraz z 2005 r. Nr 95, poz. 800 i Nr 135, poz. 1141) w załączniku „Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006” wprowadza się następujące zmiany:

1) w tabeli „Słownik terminów” skreśla się część tabeli w brzmieniu:

„ Ostateczny beneficjent <i>Ultimate beneficiary</i> ”	Osoba, instytucja lub środowisko (grupa społeczna) bezpośrednio korzystająca z wdrażanej pomocy.”;
--	--

2) w części „Wprowadzenie” wyrażenie „Instytucją Zarządzającą SPOT jest Minister Infrastruktury” zastępuje się wyrażeniem „Instytucją Zarządzającą SPOT jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego (IZ), Instytucją Pośredniczącą w zarządzaniu jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (IPZ).”;

3) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”:

a) w podrozdziałach 3.1.–3.6. w tabelach „Zbiorecza tabela działania” oraz „Zbiorecza tabela poddziałania” wprowadza się następujące zmiany:

– część tabeli w brzmieniu:

„Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury”
--------------------------	--------------------------

otrzymuje brzmienie:

„Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego”,
--------------------------	---

– po części tabeli „Instytucja Zarządzająca” dodaje się część tabeli w brzmieniu:

„Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej”,
---------------------------	--

b) w podrozdziale 3.1. Działanie 1.1. „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach”:

– część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania

Beneficjentami będą PKP PLK S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o., PKP S.A., przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich oraz przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego. Instytucją Zarządzającą odpowiedzialną za zarządzanie i wdrażanie projektów tego działania jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, który może przekazać część zadań do Instytucji Pośredniczącej – ministra właściwego do spraw transportu.

Podstawą wdrażania działania będzie umowa, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. W umowie określony zostanie m. in. koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego.”,

– uchyla się tabelę „Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.1. SPOT: „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)”,

– w części „Poddziałanie 1.1.1: Przebudowa linii kolejowych”, część „Cel poddziałania” otrzymuje brzmienie:

„Poddziałanie ma na celu usprawnienie połączeń kolejowych między aglomeracją warszawską i łódzką. Usprawnienie to polega na przebudowie linii kolejowej Warszawa–Łódź (przez Skierniewice i Koluszki) w celu uzyskania prędkości 140–160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym, nacisku 22,5 T/oś oraz skrajni UIC-C1. Przebudowa linii kolejowej polega na zrealizowaniu, w miejscu istniejącej wyeksploatowanej linii, linii kolejowej o podanych wyżej parametrach.

Poddziałanie polegać będzie także na przygotowaniu prac studialnych dla projektów planowanych do realizacji w kolejnym okresie programowania. W ramach tego poddziałania możliwe będzie także realizowanie projektów mających na celu likwidację tak zwanych „wąskich gardeł” zlokalizowanych na krajowej sieci kolejowej.”,

c) w podrozdziale 3.2. Działanie 1.2. „Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich”:

– część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Beneficjentami będą:

- Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w Gdyni,
- Miasto Gdynia.

Podstawą wdrażania działania będą umowy o dofinansowanie projektów, które Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentami. W umowach tych zostanie określony m. in. ogólny koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkości środków Unii Europejskiej, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywane harmonogramy realizacji projektów), a także źródła współfinansowania krajowego. Umowy te będą też zawierać szczegółowe warunki wykorzystywania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.”,

— uchyla się tabelę „Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.2. SPOT „Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)”,

d) w podrozdziale 3.3. Działanie 1.3. „Rozwój systemów intermodalnych”:

— część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Beneficjentami są podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego, w szczególności Agencja Rozwoju Przemysłu, PKP Cargo S.A. oraz CZH S.A.”,

— uchyla się tabelę „Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.3. SPOT „Rozwój systemów intermodalnych (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)”,

e) w podrozdziale 3.4. Działanie 2.1. „Budowa i przebudowa dróg krajowych”:

— część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu.

Beneficjent to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Dostawcy usług będą wyłonieni w procedurze przetargu publicznego. Przetargi publiczne będzie prowadziło Biuro Projektów Unijnych — wyspecjalizowana jednostka GDDKiA.

Podstawą wdrażania działania będą Umowy o dofinansowanie projektów, które Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentami. W umowach tych zostanie określony ogólny koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkości środków UE, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywane harmonogramy realizacji projektów), a także źródła współfinansowania krajowego. Umowy te będą też zawierać szczegółowe warunki wykorzystywania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Beneficjentami będą także przedsiębiorstwa transportu drogowego, przedsiębiorstwa produkcyjne używające transportu drogowego, indywidualni użytkownicy dróg publicznych, właściciele i zarządcy terenów aktywnych gospodarczo leżących w otoczeniu drogi, ludność zamieszkująca tereny w obszarze wpływu drogi (ochrona środowiska).”,

— uchyla się tabelę „Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.1. SPOT „Budowa i przebudowa dróg krajowych (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)”,

f) w podrozdziale 3.5. Działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” uchyla się tabelę „Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.2. SPOT „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)”,

g) w podrozdziale 3.6. Działanie 2.3. „Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”:

— w tabeli „Zbiorcza tabela działania” część tabeli w brzmieniu:

„Beneficjenci końcowi	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego.”
-----------------------	--

otrzymuje brzmienie:

„Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa drogowego.”,
---------------	--

— część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„*Opis sposobu wdrażania działania*

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu.

Beneficjenci to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podjęte działania będą korzystne dla:

- 1) indywidualnych użytkowników dróg publicznych,
- 2) przedsiębiorstw transportu drogowego,
- 3) przedsiębiorstw korzystających z transportu drogowego,
- 4) właścicieli i zarządców terenów aktywnych gospodarczo leżących w otoczeniu drogi,
- 5) ludności zamieszkującej tereny w obszarze wpływu drogi (ochrona środowiska).”,

— uchyla się tabelę „Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.3. SPOT „Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)”,

- h) w podrozdziale 3.7. Działanie 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT”:
— tabela „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji Gwarancji Rolnej, Instrument Finansowy Orientacji Rybołówstwa)
Numer działania	3.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	— Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, — Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej, — oraz inni beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie realizacji, co najmniej dla jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2, w tym: — Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, — Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., — urzędy morskie, — zarządy portów, — Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), — Główny Inspektorat Transportu Drogowego, — miasta na prawach powiatu, w zależności od natury realizowanego projektu, — Państwowa Straż Pożarna, — Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	— wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej wyłącznie zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego zaangażowanego we

	wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, — usługi dla Komitetu Monitorującego, — usługi dla Komitetu Sterującego, — wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, — audyt, — ocena SPOT, ww. czynności objęte są limitem wydatków — zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Transportu i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Ministerstwie Transportu oraz pracowników Beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, — szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla powyższego personelu, — spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT, — konferencje, — wymiana doświadczeń, — szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego są to czynności nieobjęte limitem wydatków
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	9,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	2,3 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %”,

- część „Źródła finansowania działania” otrzymuje brzmienie:

„*Źródła finansowania działania*

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (7,0 mln euro) i środków krajowych (2,3 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.”,

- część „Opis działania” otrzymuje brzmienie:

„*Opis działania*

Wyróżniono następujące zadania ukierunkowane na usprawnienie systemu zarządzania funduszem strukturalnym, monitorowania, kontroli i oceny działań.

Czynność 1: Zatrudnienie personelu i zakup sprzętu komputerowego, w ramach której realizowane będą następujące 2 zadania:

- wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej oraz zatrudnienie personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym i składkami na fundusz pracy,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, kopiarki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych na potrzeby pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Ministerstwie Transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór dostawców powyższego sprzętu.

Czynność 2: Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT, w ramach której realizowane będą następujące zadania:

- usługi dla Komitetu Sterującego i Komitetu Monitorującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za wszystkie kwestie związane z pracami tych Komitetów (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
- wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór podmiotów świadczących usługi doradztwa prawnego oraz konsultantów i ekspertów. Doradztwo prawne obejmowałoby kwestie kontraktowe i przetargowe związane z projektami SPOT, a także z całym programem, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do opracowania wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych. W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej i Pośredniczącej w zakresie realizacji programu,
- audyt, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu zewnętrznego odpowiedzialnego za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Transportu,
- szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT i potencjalnych beneficjentów (m.in.: cykl realizacji projektu, zasady i procedury zamówień publicznych, analiza ryzyka, transport i środowisko), w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dla komponentu szkoleniowego,
- wymiana doświadczeń, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za organizację spotkań z pracownikami Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej oraz beneficjentów w celu wymiany

doświadczeń (warsztaty, studium przypadku, dyskusje) — wynajem powierzchni biurowej, wyżywienie i zakwaterowanie, transport oraz zapewnienie tłumaczy dla zaproszonych ekspertów i uczestników,

- szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przygotowania dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Transportu oraz pracowników beneficjentów,
- ocena SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów sporządzających ekspertyzy, opinie i prace studialne.

Wielkość i zakres pomocy technicznej w ramach funduszy strukturalnych są uregulowane przepisami rozporządzenia Komisji nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wprowadzenia rozporządzenia nr 1260/1999/WE w sprawie kwalifikowania wydatków związanych z projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Rady nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 2, s. 3), zwane dalej „rozporządzeniem nr 448/2004/WE”. Działania finansowane w ramach pomocy technicznej podzielono na dwie grupy. Pierwsza grupa jest objęta limitem finansowym, którego wielkość jest obliczana według wzoru zamieszczonego w rozporządzeniu nr 448/2004/WE (Zasada 11). Pozostałe działania nie są limitowane i mogą być finansowane stosownie do potrzeb (Zasada 11). Mając na uwadze te przepisy, proponuje się podział działań na dwie grupy.

Czynności objęte limitem wydatków (Zasada 11):

- wydatki związane z przygotowaniem, selekcją i wyborem działań Programu. W ramach tych operacji przewiduje się sfinansowanie prac potrzebnych do wyboru listy projektów i jej uaktualniania oraz wynagrodzenia dla ekspertów wspierających Komitet Sterujący i kosztów funkcjonowania Komitetu Sterującego,
- wydatki związane z funkcjonowaniem Komitetu Monitorującego. Koszty obsługi i posiedzeń Komitetu są kosztami kwalifikowanymi zgodnie z właściwymi rozporządzeniami Wspólnoty Europejskiej. Do kosztów tych należą, między innymi: ekspertyzy, opinie, przygotowanie logistyczne, obsługa techniczna, tłumaczenia, zaopatrzenie w niezbędne materiały, wynajem sal itp.,
- finansowanie wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniami społecznymi osób zaangażowanych wyłącznie we wdrażanie programu SPOT (pod warunkiem spełnienia wymogów Zasady 11 pkt 2.2),
- pokrycie kosztów audytu zewnętrznego wykonanego przez niezależną firmę audytorską oraz kosztów wsparcia Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Transportu oraz komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za audyt wewnętrzny w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego,
- koszty związane z bieżącym monitorowaniem i kontrolą projektów finansowanych ze środków SPOT. W ramach tego działania przewiduje się pokrywanie kosztów, między innymi: podróży służbowych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej SPOT oraz modyfikacji i doskonalenia wewnętrznych procedur zarządzania SPOT,
- pokrycie kosztów ewaluacji SPOT.

Czynności nieobjęte limitem wydatków (Zasada 11):

- doskonalenie kadry wdrażającej SPOT w zakresie efektywnego zarządzania,
- szkolenia dla osób zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie, mające na celu wymianę doświadczeń, poprawę efektywności pracy oraz bieżące uzupełnianie wiedzy w zakresie funduszy strukturalnych i efektywnego zarządzania SPOT,

- zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania komputerowego dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Transportu personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Ministerstwie Transportu oraz pracowników Beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT.

W oparciu o wytyczne zawarte w Zasadzie 11, w ramach działania „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT”, do czynności objętych limitem wydatków należą: wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Transportu wyłącznie zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, usługi dla Komitetu Monitorującego, usługi dla Komitetu Sterującego, wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, audyt oraz ocena SPOT.

Na grupę czynności o wydatkach nielimitowanych składają się: wyposażenie biurowe, zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania komputerowego dla powyższego personelu, szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Transportu oraz pracowników beneficjentów oraz potencjalnych beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, wymiana doświadczeń, szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.”,

- część „Opis sposobu wdrażania działania (dla działań 3.1. i 3.2. pomocy technicznej)” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania (dla działań 3.1. i 3.2. pomocy technicznej)

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. Nie dotyczy to jednak projektów zgłaszanych do realizacji przez samą Instytucję Zarządzającą lub Instytucję Pośredniczącą, gdzie podstawą wdrażania działania będzie decyzja Ministra Transportu. W umowie podpisanej z beneficjentem określony zostanie m.in. koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego. Umowa zawarta z beneficjentem zawiera także szczegółowe warunki wykorzystania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.”,

- w części „Wskaźniki monitorowania (dla działań 3.1 i 3.2 pomocy technicznej)” tabela otrzymuje brzmienie:

„Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków Pomocy technicznej,	0	50	Statystyki Ministerstwa Transportu
	- liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków Pomocy technicznej,	0	1500	
	- liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków Pomocy technicznej,	0	40	
	- liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów,	0	12	
	- liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego,	0	24	
	- liczba zakupionych komputerów ze środków Pomocy technicznej,	0	50	
	- wzrost (w %) wiedzy pracowników Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej i beneficjentów na temat SPOT	0	25 %	
Wskaźnik rezultatu	- wzrost (w %) wiedzy pracowników Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej i beneficjentów na temat SPOT	0	25 %	Ankiety i testy”,

i) w podrozdziale 3.8. Działanie 3.2. „Informacja i promocja operacji SPOT”:

- tabela „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Informacja i promocja operacji SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji Gwarancji Rolnej, Instrument Finansowy Orientacji Rybołówstwa)
Numer działania	3.2.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej

Beneficjenci	- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego - Ministerstwo Transportu oraz inni beneficjenci Priorytetów 1 i 2, którzy otrzymali dofinansowanie, co najmniej dla jednego projektu, w tym m.in.: - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, - Polskie Koleje Polskie Linie Kolejowe S.A., - urzędy morskie, - zarządy portów, - Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), - Główny Inspektorat Transportu Drogowego, - miasta na prawach powiatu, w zależności od natury realizowanego projektu, - Państwowa Straż Pożarna, - Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	Czynności objęte limitem wydatków - Ocena Działania 3.2 Czynności nieobjęte limitem wydatków: - Kampania informacyjno-promocyjna SPOT, - Serwis internetowy na temat SPOT, - Szkolenia w ramach SPOT dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwa Transportu, - Szkolenia w ramach SPOT dla pracowników beneficjentów SPOT
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	2,7 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	2,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	0,7 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %”,

- część „Źródła finansowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Źródła finansowania działania

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (2,0 mln euro) i środków krajowych (0,7 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.”,

- część „Opis działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis działania

Wyróżniono następujące czynności ukierunkowane na rozpowszechnianie informacji oraz promocję SPOT:

Czynność 1: Kampania informacyjno-promocyjna SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za opracowanie i dystrybucję materiałów informacyjnych, organizowanie konferencji prasowych, seminariów i warsztatów dla dziennikarzy, w mediach.

Czynność 2: Serwis internetowy na temat SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za rozwój i aktualizację strony internetowej, prowadzenie internetowej kampanii informacyjno-promocyjnej.

Czynność 3: Szkolenia dla pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na przeprowadzenie szkoleń (np.: w zakresie public relations, zasad społecznej komunikacji, metod autoprezentacji publicznej, polityki informacyjnej Unii Europejskiej).

Czynność 4: Szkolenia dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na przeprowadzenie szkoleń.

Czynność 5: Ocena Działania 3.2, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór ekspertów lub firmy odpowiedzialnej za zbadanie skuteczności działań informacyjno-promocyjnych.

Czynność 5 jest objęta limitem wydatków, podczas gdy pozostałe czynności nie są objęte takim limitem.

Czynności objęte limitem wydatków oraz czynności nieobjęte takim limitem zostały przedstawione wspólnie dla obu działań pomocy technicznej przy opisie działania 3.1.”,

- część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą działaniem jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu. Instytucja Zarządzająca oraz Pośrednicząca mogą także jako beneficjent składać własne projekty do tego działania.

Ponadto część operacji o charakterze ogólnym dla funduszy strukturalnych będzie finansowana w ramach Programu Operacyjnego „Pomoc Techniczna”, który jest realizacją Narodowego Planu Rozwoju. Będą to działania, które należy prowadzić w sposób zintegrowany wobec wszystkich programów operacyjnych. Będą to w szczególności:

- 1) obsługa systemu SIMIK do monitorowania przepływów finansowych,
- 2) kampanie informacyjne o charakterze ogólnym,
- 3) wymiana doświadczeń z wdrażania funduszy.”,

- w części „Wskaźniki monitorowania” tabela otrzymuje brzmienie:

„Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- liczba wydrukowanych biuletynów informacyjnych	0	10	Ministerstwo Transportu
	- liczba wynajętych m ² powierzchni reklamy zewnętrznych (billboardy)	0	14 000	
	- liczba przeszkolonych osób	0	100	
	- liczba odwiedzin serwisu internetowego na temat SPOT	0	200 000	
	- liczba raportów z badania opinii społecznej	0	3	
	- liczba zorganizowanych seminariów i konferencji	0	10	
Wskaźnik rezultatu	- wzrost (w %) świadomości społecznej na temat SPOT	0	15 %	Badania statystyczne”;

4) rozdział 4 „Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT” otrzymuje brzmienie:

„4. Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT

Działania SPOT będą wdrażane w sposób do siebie zbliżony. Wynika to z faktu, że ich wdrażanie odbywać się będzie w ramach Ministerstwa Transportu lub Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Różnice we wdrażaniu poszczególnych działań wynikają jedynie z odmienności charakteru działań.

Instytucja zarządzająca i pośrednicząca

Funkcję Instytucji Zarządzającej pełni minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Instytucja Zarządzająca odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT. Instytucja Zarządzająca może przekazać w drodze porozumienia część zadań związanych z wdrażaniem SPOT do Instytucji Pośredniczącej.

Potencjalni beneficjenci

Beneficjentami w ramach SPOT mogą być:

- Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Polskie Koleje Państwowe Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Polskie Koleje Państwowe S.A., przedsiębiorstwa kolejowe przewoźów pasażerskich, przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w Gdyni,
- miasta na prawach powiatu, w tym miasto Gdynia,
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,
- Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej,

- podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., Polskie Koleje Państwowe Cargo S.A., Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. i inne,
- Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dla działania 3.2.: Policja, Państwowa Straż Pożarna,
- inne instytucje, właściwe z punktu widzenia wdrażania działań w ramach SPOT.

Zadania beneficjentów w procesie wdrażania projektów są następujące:

- przygotowanie wniosków projektów współfinansowanych w ramach SPOT,
- informowanie Instytucji Pośredniczącej o trybie wyłaniania wykonawców i dostawców w ramach projektu,
- przeprowadzanie procedur przetargowych i podpisywanie umowy z wykonawcami i dostawcami,
- prowadzenie bieżącego monitoringu wdrażania projektów SPOT,
- weryfikacja faktur wystawionych przez wykonawców i ich potwierdzanie,
- realizacja płatności dla wykonawców,
- przygotowywanie okresowych sprawozdań z realizacji i wdrażania projektu oraz sprawozdań na zakończenie projektu,
- przygotowywanie raportów nt. nieprawidłowości,
- przechowywanie wszelkiej dokumentacji związanej z realizacją projektu (oryginały faktur, dokumentacja przetargowa, sprawozdania) przez co najmniej 3 lata od daty ostatniej płatności przekazanej przez Komisję Europejską w ramach programu (zgodnie z art. 38 ust. 6 rozporządzenia Rady UE nr 1260/1999/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego ogólne przepisy w sprawie funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne t. 14, rozdz. 1, s. 31), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1260/1999/WE”.

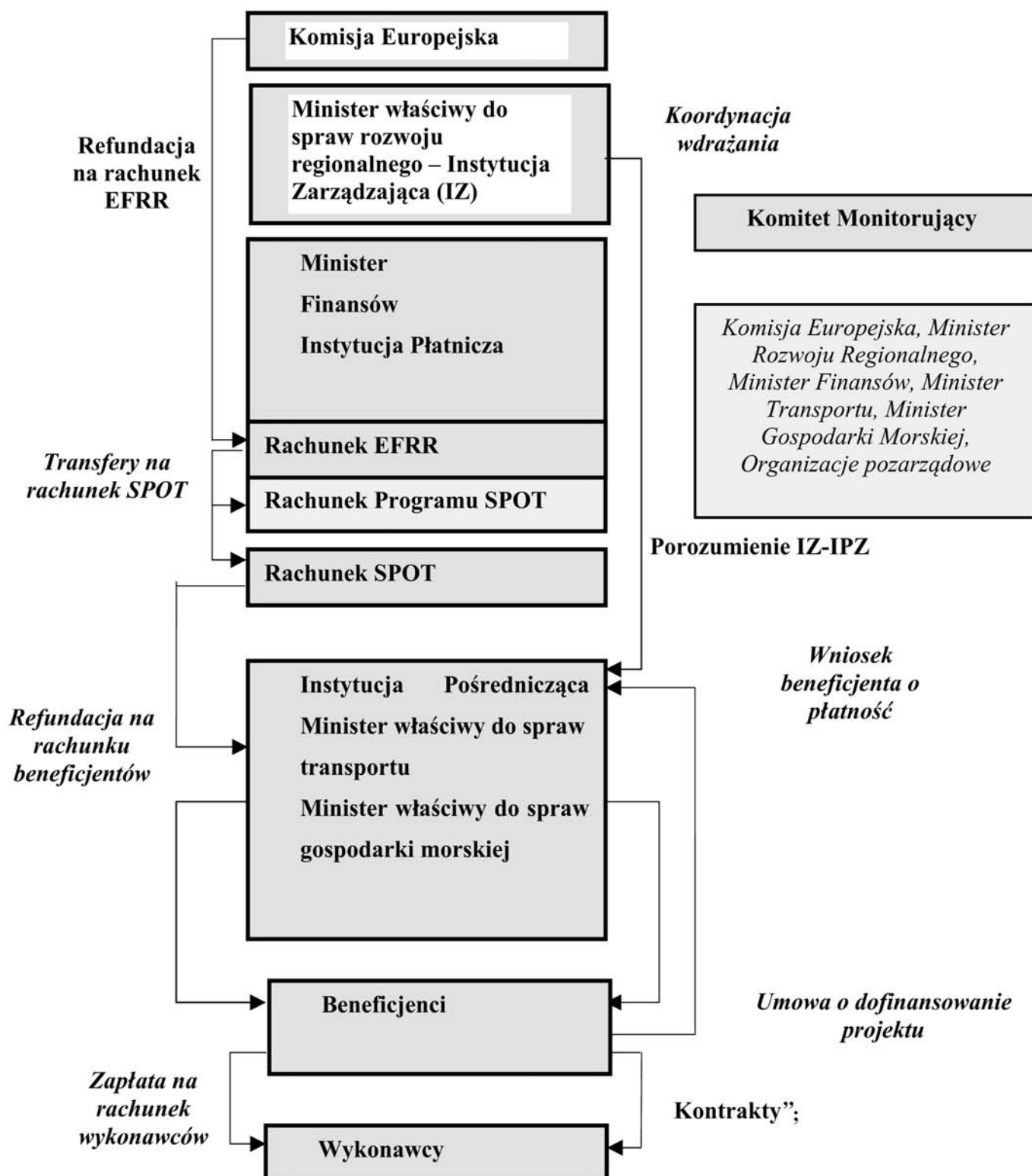
System wdrażania projektów

System wdrażania projektów w ramach SPOT będzie przebiegał zgodnie z następującym schematem:

- wniosek o przyznanie dofinansowania jest zgłaszany przez beneficjenta do Instytucji Pośredniczącej. Wnioski będą podlegały ocenie Instytucji Pośredniczącej oraz rekomendacji Komitetu Sterującego, a ostatecznego wyboru dokona minister właściwy do spraw transportu,
- szczegółowa procedura ubiegania się przez beneficjentów o środki finansowe w ramach SPOT zostanie określona przez Instytucję Pośredniczącą po uzgodnieniu z Instytucją Zarządzającą,
- w wyniku przeprowadzenia przez komórki organizacyjne Ministerstwa Transportu i Budownictwa oceny wniosku o przyznanie dofinansowania Instytucja Zarządzająca lub Pośrednicząca może:
 - 1) zwrócić się do beneficjenta o wyjaśnienie, w wyznaczonym terminie, treści zawartych we wniosku;
 - 2) zwrócić beneficjentowi wniosek z prośbą o wprowadzenie korekty we wskazanym terminie. Korekta może być dokonana poprzez złożenie nowego wniosku. Zmodyfikowany o korektę wniosek stanowi kolejną wersję wniosku o tym samym numerze i nie jest traktowany jako nowy wniosek;
 - 3) odrzucić wniosek, gdy:
 - nie spełnia on wymogów formalnych,
 - beneficjent nie złożył wyjaśnień, o których mowa w pkt 1,
 - beneficjent nie złożył korekty wniosku;

- 4) ocenić wniosek pozytywnie lub negatywnie;
- rekomendowane przez Komitet Sterujący zgodnie z kryteriami wyboru projekty, a następnie zaakceptowane przez ministra właściwego do spraw transportu i gospodarki morskiej, będą stanowić podstawę do zawarcia przez Instytucję Pośredniczącą umów dofinansowania z beneficjentami,
 - zgodnie z przepisami art. 26 rozporządzenia nr 1260/1999/WE dla wszystkich projektów, których koszt wydatków kwalifikowanych przekracza 50 mln euro i zaakceptowanych przez władze krajowe, wymagana jest akceptacja Komisji Europejskiej,
 - przeliczenia przedstawionej we wniosku wartości projektu z PLN na euro dokonuje Sekretariat Komitetu Sterującego po uprawomocnieniu się decyzji o akceptacji projektu przez Komitet Sterujący, biorąc jako podstawę przeliczenia miesięczny kurs euro Europejskiego Banku Centralnego ustalony w oparciu o kurs obowiązujący w dniu poprzedzającym ostatni dzień roboczy w miesiącu poprzedzającym miesiąc, na który ustala się kurs,
 - beneficjent może zaktualizować dane niezbędne do zawarcia umowy o dofinansowanie projektu, jeśli uzyska na to zgodę Instytucji Pośredniczącej pod warunkiem, że kwota środków przyznanych na dofinansowanie projektu przez Instytucję Pośredniczącą określona w umowie o dofinansowanie projektu nie ulegnie zwiększeniu oraz istota projektu zostanie zachowana,
 - po uzyskaniu pozytywnej rekomendacji Komitetu Sterującego beneficjent projektu pomocy technicznej - Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Rozwoju Regionalnego - może zaktualizować dane niezbędne do podpisania decyzji o przyznaniu dofinansowania pod warunkiem, że wielkość udziału środków przyznanych na dofinansowanie oraz istota projektu zostaną zachowane,
 - do umowy o dofinansowanie (w formie aneksu) lub decyzji przyznającej dofinansowanie dla projektów pomocy technicznej (w formie zmiany decyzji) mogą być wprowadzane zmiany za zgodą Instytucji Pośredniczącej. Zmiana umowy skutkująca zwiększeniem kwoty całkowitych kosztów kwalifikowanych wymaga uprzedniego rozpatrzenia przez Komitet Sterujący. Zmiany do umowy muszą być zgodne z art. 30 ust. 4 rozporządzenia nr 1260/1999/WE,
 - beneficjenci, po ogłoszeniu i przeprowadzeniu postępowania przetargowego, zawierają z wyłoniionymi wykonawcami umowy na realizację projektów. Terminy i warunki ogłaszanych przetargów są przekazywane do Instytucji Pośredniczącej.

Wykres 2. Schemat struktury zarządzania i finansowania SPOT



5) w rozdziale 5 „Plan finansowy SPOT” część „Kontrola finansowa” otrzymuje brzmienie:

„Kontrola finansowa

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1260/1999/WE oraz rozporządzeniem nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999 dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 132), minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucja Zarządzająca jest zobligowany do podjęcia wszelkich środków w celu zapewnienia, że fundusze strukturalne jako fundusze wspólnotowe są wykorzystywane w sposób właściwy i skuteczny oraz zgodnie z zasadami powszechnie uznanego zarządzania finansowego. W tym celu Ministerstwo Rozwoju Regionalnego może delegować do Instytucji Pośredniczącej SPOT – Ministerstwa Transportu i Budownictwa zadania w zakresie kontroli finansowej w zakresie określonym w porozumieniu. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia inspekcji na miejscu u Beneficjenta przed ostatecznym przekazaniem dokumentów pod obrady Komitetu Sterującego w celu zweryfikowania faktycznego przygotowania do realizacji projektu.”;

6) w rozdziale 8 „Plan działań informacyjno-promocyjnych”:

a) w części „Serwis internetowy i promocja SPOT w internecie” wyrazy „Jednostki Zarządzającej SPOT” zastępuje się wyrazami „właściwej jednostki”,

b) część „Ulotki i plakaty” otrzymuje brzmienie:

„Tablice promocyjne

Tablice promocyjne będą umieszczone między innymi przy głównych ciągach komunikacyjnych w kraju (drogach krajowych), wylotach z dużych miast oraz portach morskich. Celem tej formy promocji będzie zwrócenie uwagi społeczeństwa na fakt finansowania budowy polskich dróg krajowych, fragmentów autostrad, budowy, rozbudowy oraz utrzymania infrastruktury portowej ze środków SPOT.”,

c) część „Jednostka odpowiedzialna” otrzymuje brzmienie:

„Jednostka odpowiedzialna

Jednostką odpowiedzialną za prowadzenie i koordynowanie działań informacyjno-promocyjnych jest właściwy departament w Ministerstwie Transportu.

Ministerstwo Transportu Departament Funduszy Strukturalnych ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa Tel. (22) 630 13 80 Faks (22) 630 13 19”;

7) rozdział 9 „Sposób wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów” otrzymuje brzmienie:

„9. Sposób wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów

Częstotliwość i zakres wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów będzie uzależniony od typu projektu oraz od czasu jego trwania. Realizatorzy projektów, niezależnie od rodzaju realizowanego projektu, powinni informować o aktualnej sytuacji finansowej projektu – ile środków finansowych zostało już wydatkowanych, z jakich pochodziły źródła, na co zostały przeznaczone.

Beneficjenci sporządzają wymagane przez Instytucję Pośredniczącą SPOT na podstawie właściwych przepisów okresowe i końcowe sprawozdania na temat procesu wdrażania projektów i przesyłają do Instytucji Pośredniczącej. Instytucja Pośrednicząca przekazuje odpowiednie okresowe i końcowe sprawozdania na temat procesu wdrażania SPOT na poziomie działań do Instytucji Zarządzającej SPOT. Sprawozdania obrazujące postęp wdrażania SPOT będą przedkładać Komisji Europejskiej przez Instytucję Zarządzającą w ciągu 6 miesięcy od zakończenia każdego roku kalendarzowego. Informacje potrzebne do sporządzania sprawozdań będą napływały okresowo do Instytucji Zarządzającej za pośrednictwem Systemu SIMIK.

SIMIK w Polsce będzie spełniał następujące cele:

- zapewnienie właściwego, skutecznego i przejrzystego zarządzania środkami europejskimi w ramach programów współfinansowanych przez Unię Europejską,
- zapewnienie monitorowania wskaźników finansowych zadań realizowanych w ramach PWW i Programów Operacyjnych w podziale na fundusze, dysponentów, priorytety, działania i projekty,
- zapewnienie monitorowania efektów zadań realizowanych w ramach PWW i Programów Operacyjnych w podziale na fundusze, dysponentów, priorytety, działania i projekty,
- zapewnienie efektywnego i zgodnego z zalecanymi procedurami dostarczenia Komisji Europejskiej wymaganej sprawozdawczości i informacji o postępach i efektach wdrażania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w Polsce,
- monitorowanie i zarządzanie każdym projektem od początkowego złożenia wniosku, poprzez kolejne etapy administrowania projektem, do dokonania oceny i kontroli finansowej.

Każde państwo członkowskie zgodnie z art. 18 ust. 3 lit. e rozporządzenia nr 1260/1999/WE zobowiązane jest do dostarczenia Komisji Europejskiej określonego zestawu danych pochodzących z monitoringu wdrażania funduszy strukturalnych. Gromadzenie danych przez instytucję zarządzającą jest podstawowym elementem procesu monitoringu i oceny wdrażania funduszy strukturalnych. Komisja Europejska opracowała specjalny „interfejs” dla celów elektronicznej wymiany danych opisany w dokumencie „Fundusze Strukturalne 2000 – 2006 Elektroniczna wymiana danych pomiędzy państwami członkowskimi i Komisją Europejską”, w którym szczegółowo określona jest forma i zakres informacji, jakie państwa członkowskie muszą gromadzić i przysyłać do Komisji Europejskiej. Informacje potrzebne do sporządzania raportów dla Komisji Europejskiej będą napływały regularnie do Instytucji Zarządzającej za pośrednictwem SIMIK, począwszy od najniższego poziomu użytkowników systemu. Dane te będą zapisywane i agregowane. Następnie za pomocą systemu SIMIK generowane będą specjalne pliki, o określonej strukturze, zgodne z „interfejsem” elektronicznej wymiany danych, które będą przesyłane do Komisji Europejskiej.”;

8) w załączniku nr 1 „Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu”:

a) w części „Ogólne zasady wyboru projektów współfinansowanych z EFRR (dla Priorytetu 1 i Priorytetu 2)” po tiret 12 dodaje się pkt 1 – 3 w brzmieniu:

„1. Środki finansowe do realizacji projektu z pomocy technicznej uzyskane przez beneficjentów zewnętrznych muszą służyć **wyłącznie** realizacji i wdrażaniu realizowanego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2 SPOT.

W celu wykorzystania środków finansowych przeznaczonych dla finansowania projektów Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do utworzenia listy projektów oczekujących na dofinansowanie przy kolejnym naborze

wniosków, w sytuacji gdy w programie wystąpią oszczędności lub w kolejnym okresie programowania. Kryteriami wyboru projektów do listy, które decydować będą o kolejności projektów, będą:

- stan zaawansowania procedury przetargowej lub
- faktyczne postępy w realizacji projektu.

2. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do zmniejszenia wysokości dofinansowania projektu, który został wpisany na listę projektów oczekujących na dofinansowanie. Beneficjent, któremu Instytucja Pośrednicząca zaproponuje zmniejszenie poziomu dofinansowania, musi wyrazić na to zgodę. W przypadku niewyrażenia zgody na zmniejszenie dofinansowania projekt ulega skreśleniu z listy projektów oczekujących.

3. W przypadku nieosiągnięcia w ramach realizowanego projektu wartości końcowej wskaźników produktu, Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do zmniejszenia przyznanego dofinansowania projektu w stosunku proporcjonalnym do wartości nieosiągniętych wskaźników produktu”,

b) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.1.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.1.

Projekty zostaną wybrane przez Komitet Sterujący SPOT na podstawie wniosków beneficjentów. Sposób wyboru projektów będzie odmienny dla obu poddziałań wchodzących w skład tego działania. W poddziale 1.1.1. dotyczącym przebudowy linii kolejowych dotyczy to dużego projektu, który będzie przedstawiony do zatwierdzenia przez Komisję Europejską, a także małych projektów polegających na przygotowaniu prac studialnych, dokumentacji technicznej oraz przeprowadzeniu robót budowlanych. Natomiast w poddziale 1.1.2. wyboru projektów dokona Komitet Sterujący. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.”,

c) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.2.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.2.

- identyfikacja projektów, które zostają zgłoszone przez beneficjentów do Instytucji Pośredniczącej,
- sporządzenie listy projektów przewidzianych do objęcia finansowaniem oraz listy projektów rezerwowych, które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych,
- rekomendacja projektów przez Komitet Sterujący, zaś minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.”,

d) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.3.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.3.

Projekty będą zgłaszane przez beneficjentów do Instytucji Pośredniczącej. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Instytucji Pośredniczącej. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.”,

e) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.1.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.1.

Projekty zgłaszane przez beneficjentów zostaną poddane ocenie przez Instytucję Pośredniczącą na podstawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Instytucji Pośredniczącej. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.”,

f) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.2.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.2.

Projekty będą zgłaszane przez beneficjentów - miasta na prawach powiatu - do Instytucji Pośredniczącej. Projekty te zostaną poddane ocenie przez Instytucję Pośredniczącą. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Instytucji Pośredniczącej. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.”,

g) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.3.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.3.

Projekty będą zgłaszane przez beneficjentów (Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Policję, Państwową Straż Pożarną, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego). Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Instytucji Pośredniczącej. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.”,

h) część „Opis sposobu wyboru projektów dla działania 3.1. i 3.2.” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wyboru projektów dla działania 3.1. i 3.2.

Projekty będą zgłaszane przez Instytucję Zarządzającą, Instytucję Pośredniczącą lub beneficjentów. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Instytucji Pośredniczącej. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji w ramach limitu środków przyznanych dla danego projektu.

W oparciu o zasady wyboru zostanie sporządzona lista rankingowa projektów, które nie mieszczą się w limicie dostępnych środków. Umożliwi to nieprzerwany proces wdrażania poddziałania, na wypadek gdyby realizacja któregoś z projektów nie doszła do skutku. Wszystkie wnioski należy przysyłać bezpośrednio do właściwego ministerstwa.

Składanie wniosków o dofinansowanie projektów w ramach SPOT ze środków EFRR następuje po zatwierdzeniu Uzupełnienia SPOT zawierającego zasady oceny projektów przez Komitet Monitorujący SPOT.

Informacja o zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący SPOT Uzupełnienia SPOT, zasad wyboru projektów oraz możliwości składania wniosków jest umieszczona na stronach internetowych właściwego ministerstwa (www.spot.gov.pl).

Wnioski powinny być kierowane bezpośrednio do Ministerstwa Transportu.

Ministerstwo Transportu Departament Funduszy Strukturalnych ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa Tel.: 0 (22) 630-13-80 Faks: 0 (22) 630-13-19

Po procedurze wyboru projektów dochodzi do podpisania umowy o dofinansowanie projektu. Podpisanie umowy jest następstwem podjęcia decyzji przez ministra właściwego do spraw transportu o współfinansowaniu danego projektu ze środków EFRR w ramach SPOT, po jego rekomendacji przez Komitet Sterujący. Umowa o dofinansowanie projektu jest zawierana oddzielnie dla każdego projektu pomiędzy Instytucją Pośredniczącą a beneficjentem.”,

i) uchyla się schemat „Procedura przedkładania wniosków”;

9) w załączniku nr 2 „Zasady kwalifikacji wydatków w ramach SPOT”:

a) część wstępna otrzymuje brzmienie:

„Podstawy prawne zagadnienia kwalifikowalności projektów i wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego stanowią następujące wspólnotowe akty prawne:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1260/1999/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające ogólne przepisy w sprawie funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 31);
- Rozporządzenie nr 1783/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Dz. Urz. L 213 z 13.08.1999; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 102);
- Rozporządzenie Komisji nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniające rozporządzenie nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wprowadzenia rozporządzenia nr 1260/1999/WE w sprawie kwalifikowania wydatków związanych z projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 122).

W polskim systemie prawnym podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie korzystania ze środków Funduszy Strukturalnych Unii Europejskiej jest ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251).

Początkiem okresu kwalifikowania wydatków jest data określona w umowie o dofinansowanie projektu. Ponadto za wydatki kwalifikowane będą uznane te wydatki, które zostały ujęte we wniosku o dofinansowanie w kategorii wydatki kwalifikowane, i zweryfikowane przez Instytucję Pośredniczącą w procedurze weryfikacji wniosków o płatność.”;

10) użyty w rozporządzeniu skrót „IZ” zastępuje się skrótem „IZ lub IPZ”;

11) użyte w rozporządzeniu w różnym przypadku wyrazy „Minister Infrastruktury” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej”;

12) użyte w rozporządzeniu w różnym przypadku wyrazy „Ministerstwo Infrastruktury” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej”;

13) użyte w rozporządzeniu w różnym przypadku wyrazy „Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Państwowa Straż Pożarna”;

14) użyte w rozporządzeniu w różnym przypadku wyrazy „Komenda Główna Policji” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Policja”;

15) użyte w rozporządzeniu w różnej liczbie i przypadku wyrazy „beneficjent końcowy”, „końcowy beneficjent” lub „beneficjent ostateczny” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazem „beneficjent”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Rozwoju Regionalnego: *G. Gęsicka*