

[Tłumaczenie robocze. Dokument o charakterze pomocniczym]

CCI	2014TC16M5TN001
Tytuł	Interreg Region Morza Bałtyckiego
Wersja	2.0
Pierwszy rok	2014
Ostatni rok	2020
Kwalifikowalny od	01.01.2014
Kwalifikowalny do	31.12.2023
Nr decyzji KE	C(2015)9118
Data decyzji KE	9.12.2015
Nr decyzji zmieniającej państwa członkowskiego	nie dotyczy
Data decyzji zmieniającej państwa członkowskiego	nie dotyczy
Data wejścia w życie decyzji zmieniającej państwa członkowskiego	nie dotyczy
Regiony NUTS objęte programem współpracy EWT	Państwa Członkowskie UE: Dania: DK01 Hovedstaden DK02 Sjælland DK03 Syddanmark DK04 Midtjylland DK05 Nordjylland Estonia: EE00 Eesti Finlandia: FI19 Länsi-Suomi FI1B Helsinki-Uusimaa FI1C Etelä-Suomi FI1D Pohjois- ja Itä-Suomi FI20 Åland Niemcy: DE30 Berlin DE40 Brandenburg DE50 Bremen DE60 Hamburg DE80 Mecklenburg-Vorpommern DE93 Lüneburg DEF0 Schleswig-Holstein Łotwa: Łotwa:

	LV00	Latvija
	Litwa:	
	LT00	Lietuva
	Polska:	
	PL11	Łódzkie
	PL12	Mazowieckie
	PL21	Małopolskie
	PL22	Śląskie
	PL31	Lubelskie
	PL32	Podkarpackie
	PL33	Świętokrzyskie
	PL34	Podlaskie
	PL41	Wielkopolskie
	PL42	Zachodniopomorskie
	PL43	Lubuskie
	PL51	Dolnośląskie
	PL52	Opolskie
	PL61	Kujawsko-Pomorskie
	PL62	Warmińsko-Mazurskie
	PL63	Pomorskie
	Szwecja:	
	SE11	Stockholm
	SE12	Östra Mellansverige
	SE21	Småland med öarna
	SE22	Sydsverige
	SE23	Västsverige
	SE31	Norra Mellansverige
	SE32	Mellersta Norrland
	SE33	Övre Norrland
	Następujące państwa trzecie lub ich części są wymienione wyłącznie w celach informacyjnych:	
	Białoruś:	BY Belarus
	Norwegia:	NO Norway
	Rosja:	
	RU	Arkhangelskaya Oblast
	RU	Kaliningradskaya Oblast
	RU	Karelya Republik
	RU	Komi Republik
	RU	Leningradskaya Oblast
	RU	Murmanskaya Oblast
	RU	Nenetskiy Okrug
	RU	Novgorodskaya Oblast
	RU	Pskovskaya Oblast

	RU	Sankt-Petersburg
	RU	Vologda Oblast

SEKCJA 1 **STRATEGIA DOTYCZĄCA WKŁADU PROGRAMU EWT W REALIZACJĘ UNIJNEJ STRATEGII NA RZECZ INTELIGENTNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO WZROSTU GOSPODARCZEGO SPRZYJAJĄCEGO WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU ORAZ OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZEJ, SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ**

1.1 **Strategia dotycząca wkładu programu EWT w realizację unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej**

1.1.1 Opis zawartej w programie EWT strategii dotyczącej wkładu w realizację unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz do osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Obszar Programu

Interreg Region Morza Bałtyckiego obejmuje jedenaście krajów, w tym osiem państw członkowskich UE i trzy kraje partnerskie. Wszystkie regiony objęte programem są wymienione w tabeli na stronie 2.

Program obejmuje obszar o powierzchni ok. 3,8 mln km² zamieszkiwany przez ponad 101 milionów mieszkańców. Rozciąga się od środkowych rejonów Europy aż do jej granic północnych. Pomimo że Program obejmuje wiele europejskich obszarów metropolitalnych, takich jak Berlin, Kopenhaga, Helsinki, Oslo, Sztokholm, Warszawa i Petersburg, większa część obszaru objętego programem to tereny wiejskie. Struktura zaludnienia na południu jest gęstsza i większość obszarów wiejskich znajduje się w pobliżu miast, natomiast w północnych oraz, w pewnym stopniu również we wschodniej części regionu, obszary wiejskie są często charakteryzowane jako odległe. Regiony arktyczne w najbardziej wysuniętej na północ części obszaru objętego programem reprezentują szczególne specyficzne wyzwania oraz możliwości pod względem oddalenia, warunków geograficznych i klimatycznych.

Morze Bałtyckie, stanowiące centralny element obszaru objętego programem, jest czynnikiem spajającym cały region; jest ono źródłem wspólnej identyfikacji w całym regionie i stanowi wspólny zasób środowiskowy i ekonomiczny. Jednocześnie Morze Bałtyckie stawia wyzwania w wymiarze transnarodowym, np. w odniesieniu do ochrony środowiska i transportu morskiego. Obszar objęty programem obejmuje liczne tereny przybrzeżne i wyspy o dużej atrakcyjności dla mieszkańców, które jednocześnie charakteryzują się dużą różnorodnością biologiczną narażoną na eksploatację ekonomiczną i zmiany klimatyczne.

Po rozszerzeniu UE w ciągu ostatnich dwóch dekad, Morze Bałtyckie aktualnie otaczają głównie państwa członkowskie UE. Jednocześnie w regionie znajdują się także kraje partnerskie: Białoruś, Norwegia i Rosja. Wiele regionalnym wyzwaniom można podołać jedynie dzięki współpracy między UE i krajami partnerskimi.

Fundament programu stanowi silna tradycja współpracy panbałtyckiej. W szczególności, po zmianach politycznych na początku lat dziewięćdziesiątych, nawiązana została współpraca

między władzami na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, jak również między organizacjami pozarządowymi, instytucjami wspierającymi badania, akademickimi, stowarzyszeniami z sektora biznesu oraz ugrupowaniami na rzecz środowiska, zaś wiele z nich było zorganizowanych w zrzeszeniach na poziomie panbałtyckim. Ww. stowarzyszenia i instytucje odegrały ważną rolę we wcześniejszych programach współpracy transnarodowej i oczekuje się, że będą promować współpracę i dalszą integrację również w bieżącym okresie finansowania.

Ważnym krokiem w kierunku dalszej integracji makroregionu było przyjęcie Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego przez Radę Europejską w 2009 r. Strategia definiuje priorytetowe obszary (od 2015 zwane obszarami tematycznymi) w zakresie lepszej koordynacji i określa wspólne, flagowe, działania w ramach towarzyszącego strategii planu działania (por. również PW, sekcja 4.4). Strategia makroregionalna została uzgodniona po rozpoczęciu Programu Region Morza Bałtyckiego na lata 2007-2013. Odnotowano wzajemne korzyści dla Strategii i programu. Program Region Morza Bałtyckiego stanowił instrument finansowania projektów flagowych w ramach strategii i przyczynił się do rozpoczęcia jej implementacji. Jednocześnie Strategia stworzyła nowe platformy służące podkreśleniu widoczności i znaczenia projektów w ramach programu Region Morza Bałtyckiego. W okresie finansowania 2014-2020 program i strategia są nadal ze sobą powiązane, aby zwiększyć wzajemne oddziaływanie. O ile jest to możliwe w ramach EFRR, program został lepiej dostosowany tematycznie do celów strategii, aby maksymalizować efekt synergii i uzyskać lepsze efekty w zakresie innych źródeł finansowania w obszarach objętych programem.

W Programie zintegrowano również szczególne działania na rzecz wsparcia instytucjonalnego i administracyjnego przy implementacji Strategii. Oprócz strategii UE funkcjonują jeszcze strategie rozwoju krajów partnerskich, które dotyczą podobnych priorytetów, np. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Północno-Zachodniego Dystryktu Federalnego Federacji Rosyjskiej (Rosyjska Strategia Północno-Zachodnia). Uwzględniając różnorodność Regionu Morza Bałtyckiego, program może stworzyć efekt synergii obejmujący wspólne priorytety UE oraz krajów partnerskich w regionie. Program może stworzyć platformę dialogu w zakresie polityki dla administracji publicznej, organizacji panbałtyckich oraz transnarodowych grup roboczych.

W szczególności program wspiera wspólne działania na rzecz osiągnięcia wspólnych celów poprzez wdrażanie wspólnych projektów przez UE i kraje partnerskie w Regionie Morza Bałtyckiego.

Strategiczny proces identyfikacji potrzeb w zakresie współpracy transnarodowej

Z uwagi na opisany powyżej, zaawansowany stan współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego, program nie wymagał opracowania odrębnej analizy stanu oraz potrzeb regionu, ale mógł czerpać z wielu dostępnych analiz i strategii, jak również wiedzy doświadczonych panbałtyckich podmiotów i sieci współpracy oraz doświadczenia zdobytego w ramach poprzednich okresów programowania.

Poniższe dane wejściowe posłużyły za punkt wyjścia dla określenia *celów tematycznych* zdefiniowanych dla Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych, które najlepiej spełniają wspólne wymagania na poziomie transnarodowym i sprostają wyzwaniom w Regionie Morza Bałtyckiego:

- ***Wnioski z analizy strategicznej dokumentów referencyjnych.***
Jednym z punktów wyjściowych dla opracowania celów tematycznych nowego programu była strategiczna analiza szerokiego zakresu odpowiednich dokumentów referencyjnych. W sumie zewnętrzni eksperci przeanalizowali i ocenili 24 dokumenty referencyjne pod kątem przydatności dla procesu programowania. Między innymi określono relację między dokumentami referencyjnymi dotyczącymi Morza Bałtyckiego, a celami tematycznymi zdefiniowanymi dla Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (art. 9 Rozporządzenia UE nr 1303/2013). Analiza okazała się trudna ze względu na bardzo odmienny charakter dokumentów i różne obszary geograficzne (UE, RMB, części RMB). Niemniej jednak analiza zaowocowała ostrożnym wnioskiem, iż *cele tematyczne* innowacyjność, wsparcie MŚP, efektywność środowiskowa/efektywne gospodarowanie zasobami oraz transport były w największym stopniu powiązane z tematyką dotyczącą RMB w dokumentach referencyjnych.

- ***Wnioski z badania kwestionariuszowego w ramach grupy referencyjnej***
Na początku procesu programowania utworzono grupę referencyjną obejmującą ponad 80 instytucji, w szczególności podmioty zainteresowane Strategią UE dla Regionu Morza Bałtyckiego, jak również inne organizacje transnarodowe w regionie. Celem Grupy referencyjnej było wniesienie wkładu w proces programowania w postaci doświadczenia i wiedzy oraz określenie szczególnych wymagań i oczekiwań wobec nowego programu wśród potencjalnych grup docelowych. W okresie wiosna/lato 2012 r., członkowie grupy referencyjnej zostali skonsultowani w drodze badania kwestionariuszowego celem wniesienia wkładu w opracowanie przyszłego programu na wczesnym etapie programowania. W ankiecie między innymi poruszono kwestię oceny przydatności celów tematycznych. W oparciu o udzielone odpowiedzi uznano, że najważniejszymi *celami tematycznymi* są innowacyjność, efektywność środowiskowa/ oszczędne gospodarowanie zasobami i transport.

- ***Wnioski z wewnętrznej ewaluacji bieżących projektów***
Trzecim wkładem w określenie przyszłych potrzeb współpracy w odniesieniu do proponowanych celów tematycznych była ankieta przeprowadzona przez WST Programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 w oparciu o rezultaty projektów w poprzednim okresie finansowania. Wnioski ankiety opierały się głównie o tymczasowe lub planowane rezultaty projektów, ponieważ większość projektów była jeszcze realizowana. Na podstawie rezultatów wyników wcześniejszych projektów zidentyfikowano zapotrzebowanie w zakresie przyszłych projektów transnarodowych w odniesieniu do *celów tematycznych* innowacja, gospodarka niskoemisyjna, efektywność środowiskowa/oszczędne gospodarowanie zasobami i transport.

W oparciu o ww. dane wyjściowe oraz po przeprowadzeniu krajowych konsultacji ze wszystkim krajami w obszarze objętym programem, wspólny komitet programujący na posiedzeniu w dniach 27-28 listopada 2012 r. w Rydze podjął decyzję o opracowaniu priorytetów finansowania nowego programu na podstawie następujących *celów tematycznych* zdefiniowanych w artykule 9 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013:

- (1) Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji;
- (6) Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami;
- (7) Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.

Ponadto w ramach ww. celów tematycznych należy uwzględnić aspekty związane z *celami tematycznymi* nr 3 (wspieranie MŚP), 4 (gospodarka niskoemisyjna) i 5 (zmiana klimatu).

Postanowiono również opracować wnioski dotyczące wspierania wdrażania Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz priorytetów wspólnych dla strategii regionalnych krajów partnerskich oraz SUE RMB w ramach celu tematycznego 11 „Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron oraz sprawności administracji publicznej”.

Dla każdego z wybranych celów tematycznych przeprowadzono analizę SWOT. Na podstawie ww. analiz na początku roku 2013 opracowano opisy priorytetów, które zostały omówione przez członków WKP podczas marcowego spotkania grupy roboczej ds. programowania w Berlinie. W kwietniu 2013 r. odbyły się konsultacje z podmiotami zainteresowanymi i ekspertami w ramach trzech warsztatów tematycznych dotyczących kluczowych wyzwań w regionie Morza Bałtyckiego w zakresie współpracy dotyczącej środowiska, oszczędnego gospodarowania zasobami, transportu i innowacyjności. W 2013 r. omawiano i komentowano tematykę osi priorytetowych oraz wprowadzono do niej poprawki. Ostateczna wersja priorytetów została uzgodniona podczas spotkania WKP w grudniu 2013 r. jako podstawa dla etapu konsultacji społecznych na początku roku 2014. W rezultacie konsultacji społecznych zostały naniesione ostateczne poprawki przed zatwierdzeniem programu współpracy w maju 2014 roku.

Kluczowe transnarodowe wyzwania i możliwości dla Regionu Morza Bałtyckiego

W niniejszym rozdziale streszczono wyzwania i potencjał dla Regionu Morza Bałtyckiego w ramach wybranych *celów tematycznych* nr 1 (innowacyjność), 6 (środowisko, efektywne gospodarowanie zasobami), 7 (transport) i 11 (zdolność instytucjonalna). Informacje dotyczące wyzwań i potencjału zaczerpnięte z najnowszych badań i raportów zostały omówione z podmiotami zainteresowanymi na poziomie programu oraz z uczestniczącymi w nim krajami. W rozdziale omówiono wyłącznie kluczowe wyzwania i możliwości. Szczegółowy przegląd mocnych stron, słabych stron, możliwości i zagrożeń dotyczących Regionu Morza Bałtyckiego znajduje się w tabelach analizy SWOT w Załącznikach 3.1-3.3.

Kluczowe transnarodowe wyzwania i możliwości dotyczące badań, rozwoju technologicznego i innowacyjności

Region Morza Bałtyckiego (RMB) charakteryzuje się zróżnicowanym poziomem innowacyjności. Liczne regiony, w szczególności w północno-zachodniej części RMB, są liderami innowacji i osiągają wysokie wyniki w rankingu innowacyjności UE. Regiony te wytwarzają wiedzę i innowacje, specjalizują się w technologii ogólnego przeznaczenia i mocno angażują w badania i rozwój jak również posiadają lokalny potencjał naukowy. Pozostałe regiony, w szczególności te skupione w południowo-wschodniej części regionu, zajmują drugie miejsce pod względem innowacyjności. Niemniej jednak wykazują się one wysokimi lokalnymi kompetencjami oraz

silnym potencjałem w zakresie kreatywności, który można wykorzystać do pozyskania innowacji z zewnątrz.

W RMB funkcjonuje szeroki wachlarz infrastruktur badań i innowacji. Jednak istniejące ośrodki nie są równomiernie rozłożone i połączone między sobą, zaś sposób ich zarządzania i wykorzystania jest mocno zróżnicowany na poziomie RMB. Ponadto brakuje ogólnych regionalnych ram koordynacyjnych, zapewniających lepsze powiązanie zasobów badawczych w ramach RMB oraz na zewnątrz. Z uwagi na odległe położenie regionu współpraca między krajami RMB a regionami w zakresie infrastruktury badań i innowacji jest szczególnie istotna.

W związku z tym RMB charakteryzuje się ogromnym potencjałem na wykorzystanie efektu synergii polityki w zakresie badań i innowacyjności, która jest potrzebna aby poprawić konkurencyjność i wyniki gospodarcze, jak również polityki potrzebnej do sprostania dużym wyzwaniom społecznym. Zgodnie ze Strategią Europa 2020 polityka innowacyjności i działania w zakresie badań i rozwoju powinny sprostać ogólnym wyzwaniom społecznym, takim jak zmiana klimatu, oszczędne gospodarowanie energią i zasobami, produkcja żywności, pomoc społeczna, służba zdrowia i zmiany demograficzne.

RMB stwarza przestrzeń dla współpracy w celu sprostania wyzwaniu, jakim jest brak skutecznych mechanizmów transferu wiedzy z ośrodków badawczych do przedsiębiorstw, przeciwdziałając tym samym niewystarczającemu zapotrzebowaniu na niektóre istniejące potencjały badawcze. W tym celu należy stworzyć lepsze możliwości dla użytkowników infrastruktur oraz dla współpracy między sektorem publicznym, akademickim i prywatnym, aby wspierać badania, rozwój i innowacje zgodnie z zapotrzebowaniem rynku.

RMB umożliwia wykorzystanie zalety, jaką jest różnorodność, aby osiągnąć niepowtarzalne, inteligentne połączenie kompetencji z potencjałem wypracowania nowych rozwiązań dla potrzeb rynku. Aby aktywizować niewykorzystany potencjał RMB, budowanie regionalnych potencjałów musi skupiać się na dywersyfikacji działań na rzecz wspierania innowacyjności odpowiednich dla istniejącego potencjału i dostępnej wiedzy. Różnorodność RMB zapewnia silny potencjał dla bardziej dostosowanego do potrzeb danego obszaru i zorientowanego na potrzeby rynku podejścia do promowania innowacyjności, co można osiągnąć dzięki instrumentom, takim jak inteligentna specjalizacja. Wyzwanie stanowi tutaj mobilizacja zasobów wewnętrznych w obszarach, w których dany kraj lub region się specjalizuje. Obszary takie obejmują zaawansowane technologie i badania jak również zwiększanie znaczenia innowacji nietechnologicznych.

Kluczowe transnarodowe wyzwania i możliwości dotyczące efektywności środowiskowej i oszczędnego gospodarowania zasobami

Jako morze półzamknięte i płytkie Bałtyk jest szczególnie narażony na negatywne czynniki (np. eutrofizację) wynikające z napływu biogenów i zrzutu substancji niebezpiecznych, co hamuje regionalny rozwój gospodarczy, np. zawartość zanieczyszczeń nagromadzonych w rybach często przekracza normy bezpieczeństwa dla konsumpcji, negatywny wpływ zakwitu glonów na organizmy morskie i występowanie stref ubogich w tlen, zaś problemy związane z zanieczyszczeniem środowiska negatywnie oddziałują na turystykę przybrzeżną. Również stan wód śródlądowych połączonych z Morzem Bałtyckim stwarza wiele wyzwań środowiskowych.

Pomimo poprawy gospodarki wodnej w ostatnich latach, stan środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego jest nadal zagrożony w związku ze zmianami strukturalnymi w produkcji rolnej, niewystarczającym recyklingiem biogenów i niewystarczającym ich usuwaniem ze ścieków komunalnych i przemysłowych. Jednocześnie region Morza Bałtyckiego posiada potencjał wykorzystania istniejącej wiedzy w zakresie gospodarki wodnej w celu opracowania zrównoważonych rozwiązań i uzyskania pozycji wiodącego regionu w tym zakresie.

Środowisku morskiemu zagraża również zmiana klimatu. Jednym z możliwych skutków zmiany klimatu jest nasilona eutrofizacja, ponieważ obecne działania w ramach planu działań dla Morza Bałtyckiego HELCOM (BSAP) służące poprawie jakości wody będą mniej skuteczne w obliczu zmieniającego się klimatu.

Pomimo że funkcjonują kompleksowe ramy prawne w zakresie gospodarki wodnej i zarządzania zasobami (np. Dyrektywa ramowa UE w sprawie strategii morskiej, Dyrektywa ramowa dotycząca ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany), w dalszym ciągu brakuje wiążących zobowiązań, jak również narzędzi ekonomicznych do wdrożenia istniejących umów (np. wyznaczonych w planie działań dla Morza Bałtyckiego HELCOM). Brakuje również współpracy między różnymi sektorami, np. branżą turystyczną, organizacjami na rzecz ochrony obszarów przybrzeżnych, sektorem żeglugi morskiej, sektorem rybołówstwa, przybrzeżnymi farmami wiatrowymi i akwakulturą. Często ww. sektory mają sprzeczne interesy, lecz istnieje możliwość osiągnięcia wspólnych korzyści, jeśli sektory podejmą współpracę i będą poszukiwać wspólnych rozwiązań z uwzględnieniem konsekwencji ekonomicznych i trwałości środowiska naturalnego.

Jednocześnie region Morza Bałtyckiego posiada ogromny potencjał rozwoju przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami, w szczególności w sektorze energii odnawialnej, efektywności energetycznej i niebieskim wzroście. Istnieje możliwość zwiększenia wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych przez opracowanie sposobów wytwarzania energii z wykorzystaniem endogennego potencjału zasobów odnawialnych i odpadów zgodnie z potrzebami danego obszaru. Zużycie energii w RMB jest mocno zróżnicowane. Niektóre kraje bardzo oszczędnie gospodarują energią, natomiast inne charakteryzują się niską ogólną efektywnością energetyczną. Dodatkowo, efektywność energetyczna jest słabo zintegrowana w planowaniu regionalnym i brakuje transnarodowego planowania energetycznego, co utrudnia wykorzystanie potencjału efektywności. Aby osiągnąć cele energetyczne wyznaczone w Strategii Europa 2020 (20% zużycia energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych i zwiększenie efektywności energetycznej o 20% do roku 2020), należy zwiększyć produkcję i wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych oraz rozwiązań efektywnych energetycznie jak również osiągnąć oszczędność energii poprzez regionalne planowanie przestrzenne. Ponadto, istnieje potrzeba zintegrowania polityki energetycznej na wszystkich poziomach administracyjnych i współpracy z przedsiębiorstwami i organizacjami pozarządowymi. Jest więc również potrzeba wzmocnienia potencjału władz publicznych i przedsiębiorstw do wspomagania tych procesów i współpracy transnarodowej. Wspólne wykorzystanie wzrostu potencjału nie tylko spowoduje zmniejszenie uzależnienia regionu od paliw kopalnych i zminimalizuje negatywny wpływ na środowisko, ale także w krótkim czasie wpłynie na gospodarkę i zatrudnienie, ponieważ wiele miejsc pracy w RMB jest związanych z sektorami energochłonnymi i/lub opartymi na eksploatacji zasobów.

Uważa się, że „niebieski wzrost”, tzn. rozwój sektorów opartych na zasobach morskich, posiada znaczący potencjał wniesienia wkładu w zrównoważony rozwój RMB. Rozwój ten obejmuje nie

tylko tradycyjne sektory gospodarki morskiej, takie jak rybołówstwo, transport, turystyka morska i przybrzeżna, ale również sektory nowe i rozwijające się, które wykorzystują bogate zasoby morskie, np. elektrownie wykorzystujące energię fal, morskie elektrownie wiatrowe, niebieską biotechnologię, kopalnie na dnie morza i akwakultura, jak również kombinację ich wykorzystania. Nowe technologie i coraz bogatsza wiedza na temat wykorzystania zasobów morskich w ramach tych sektorów mogą stanowić silny bodziec dla rozwoju przedsiębiorczości, tworzenia nowych firm i miejsc pracy w RMB.

Zrównoważony „niebieski wzrost” wymaga skoordynowanych działań w zakresie pogodzenia sprzecznych interesów różnych podmiotów zainteresowanych wykorzystaniem tych zasobów, by zapobiec nadmiernej eksploatacji (np. przełowieniu) wskutek intensyfikacji działalności oraz aby zapewnić długofalowe zrównoważenie usług związanych z ekosystemem. Nie jest możliwe samodzielne rozwiązanie konfliktów interesów przez poszczególne kraje leżące w RMB. Potrzebna jest sprawniejsza transnarodowa i interdyscyplinarna współpraca w zakresie wykorzystania zasobów morskich oraz uwzględnienie korzyści ze stosowania podejścia Zintegrowanej Polityki Morskiej. W szczególności narodowe plany zarządzania oraz prawodawstwo dotyczące środowiska morskiego powinno być lepiej zharmonizowane oraz skoordynowane pomiędzy państwami RMB w celu przewyższenia długoterminowej degradacji Morza Bałtyckiego oraz wykorzystania zasobów morskich w sposób zrównoważony.

Kluczowe transnarodowe wyzwania i możliwości związane ze zrównoważonym transportem i usuwaniem niedoborów przepustowości występujących w głównych infrastrukturach

Duże odległości, trudne warunki geograficzne i klimatyczne oraz niska gęstość zaludnienia sprawiają, że niektóre z północnych i wschodnich części RMB charakteryzują się najniższą dostępnością w Europie. Dotyczy to zarówno wewnętrznej jak i zewnętrznej dostępności regionu.

Ze względu na oddzielenie przez granice krajowe, różne systemy ustawodawcze oraz normy techniczne i normy bezpieczeństwa, systemy transportowe w RMB nie są w pełni interoperacyjne. Sieci TEN-T nie są wystarczająco dobrze skomunikowane i zintegrowane z regionem oraz z jego sieciami drugorzędnymi i trzeciorzędowymi i sieciami partnerów z Rosji, Norwegii i Białorusi w ramach Wymiaru Północnego.

Transport morski może przyczynić się do zwiększenia przepustowości systemów transportu drogowego i kolejowego. Jednocześnie Morze Bałtyckie stanowi geograficzną przeszkodę dla łatwego transportu i przepływu logistycznego między krajami RMB, przez co wymagane są rozwiązania obejmujące różne sposoby transportu.

Pozostałe kluczowe wyzwania dla planowania transportu to rosnące zapotrzebowanie polityczne i ekonomiczne na rozwój zrównoważonego transportu jak również zmiany demograficzne, które będą wymagać szczególnego dostosowania w związku ze starzeniem się społeczeństw i malejącą populacją na terenach wiejskich.

Transport morski jest kluczowy dla RMB i stanowi obecnie 15% światowego transportu towarowego. Ruch morski jest intensywny i przez Morze Bałtyckie w dowolnym momencie przepływa 2 000 okrętów, przy czym przewiduje się, że ta liczba wzrośnie. Morze Bałtyckie już posiada wysoki poziom bezpieczeństwa morskiego. Jednak wraz ze zwiększeniem ruchu morskiego (zarówno liczby, jak i wielkości ładunków), jak również z uwagi na wrażliwą naturę tego morza należy w sposób szczególny zadbać o jego pozytywny rozwój. Zasoby można by

wykorzystywać bardziej efektywnie, gdyby istniała jeszcze głębsza współpraca między organami administracji ds. bezpieczeństwa żeglugi morskiej, powiązanych instytucjami i organami poszczególnych krajów. Warunkiem wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony jest również względna dochodowość żeglugi morskiej oraz wspieranie tego sektora przez organy administracji.

Chociaż uważa się, że żegluga morską jest przyjaznym środowisku sposobem transportu, ma ona negatywny wpływ na środowisko, np. emisja zanieczyszczeń do atmosfery, emisja hałasu, nielegalny i przypadkowy zrzut oleju, substancji niebezpiecznych i innych odpadów. Bałtyk jest szczególnie narażony na zagrożenia związane z żeglugą i inną działalnością człowieka, ponieważ jest morzem półzamkniętym, płytkim i słonawym. Z perspektywy biologicznej wprowadzanie obcych organizmów za pośrednictwem wody balastowej i na kadłubach statków stanowi stałe zagrożenie dla ekologicznie wrażliwego Morza Bałtyckiego i jego gatunków endemicznych. Kolejną cechą charakterystyczną systemu żeglugi morskiej w regionie są niesprzyjające warunki klimatyczne, takie jak niskie temperatury i tworzenie się lodu, w szczególności w północnych częściach obszaru objętego programem. Powoduje to dodatkową uciążliwość zarówno dla statków, jak i personelu (lub załogi) pokładowego. Jednocześnie kompetencje w zakresie operacji morskich w warunkach oblodzenia, jakimi dysponuje RMB mają wzrastający potencjał na rynkach światowych.

W ramach programu transport morski obejmuje żeglugę przybrzeżną i międzynarodową, a także transport na śródlądowych drogach wodnych. Rozwój sieci multimodalnych ułatwiających zrównoważony transport powinien być kontynuowany w głębi lądu.

Główna część aktywności gospodarczej w RMB jest skoncentrowana w obszarach miejskich i w ich okolicach. Miasta sprzyjają inwestycjom i powstawaniu miejsc pracy oraz mają kluczowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki regionu. Miejskie systemy transportu są integralnymi elementami szerszego systemu transportu w Regionie Morza Bałtyckiego. Miasta i obszary miejskie odgrywają ważną rolę w transformacji w kierunku społeczeństwa niskoemisyjnego. Miasta będą musiały dostosować swoją infrastrukturę, aby zmniejszyć emisję węgla, jednocześnie zapewniając obywatelom dobrostan i prężną gospodarkę.

Kluczowe transnarodowe wyzwania i możliwości związane z implementacją Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz wspólnych priorytetów krajów partnerskich

Od momentu przyjęcia w 2009 r. Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego usprawnia współpracę między Państwami członkowskimi położonymi nad Morzem Bałtyckim a krajami partnerskimi w zakresie wspólnych wyzwań w regionie. Strategia pomaga w formułowaniu wspólnych celów polityki i zapewnia lepszą spójność polityki UE w regionie. Do tej pory wdrożono kilka projektów o znaczeniu makroregionalnym, zaś kilka makroregionalnych projektów na rzecz rozwoju znajduje się na etapie realizacji.

Niemniej jednak nadal występują przeszkody uniemożliwiające wdrażanie Strategii; zidentyfikowano je w „Analizie zapotrzebowania na instrumenty finansowe w ramach Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego”. Podczas poprzedniego okresu objętego programem do roku 2013 r. implementacja większości priorytetów Strategii była w dużym stopniu uzależniona od Funduszy Strukturalnych UE, zaś w szczególności od programów Europejskiej współpracy terytorialnej. Wielkość tych instrumentów jest jednak skromna

w porównaniu z dodatkowymi instrumentami, które mogłyby być dostępne w celu wspierania działań związanych z implementacją SUE RMB. Główne wyzwania związane ze wdrażaniem strategii dotyczą mobilizacji różnych źródeł finansowania oraz złożonego przygotowania projektu i zarządzania w środowisku transnarodowym. Między innymi brak doświadczenia i zdolności administracji publicznej do implementacji złożonych procesów transnarodowych uniemożliwia wykorzystanie pełnego potencjału strategii.

Jednocześnie zachodzi potrzeba zwiększenia zaangażowania krajów partnerskich oraz powiązania SUE RMB ze strategiami regionalnymi obejmującymi kraje partnerskie, a w szczególności powiązania z Rosyjską Strategią Północno-Zachodnią i „Społeczno-ekonomicznym programem rozwoju Republiki Białorusi na lata 2011-2015”. Powyższe usprawni działania strategiczne i ułatwi opracowywanie połączonych działań w obszarach wspólnego zainteresowania.

Pierwsze kroki w kierunku mobilizacji synergii między SUE RMB a Rosyjską Strategią Północno-Zachodnią poczyniono w grupie roboczej UE-Rosja, w ramach której zidentyfikowano pięć obszarów wspólnego zainteresowania: środowisko, w tym rolnictwo, innowacyjność, w tym wspieranie MŚP, transport, w tym bezpieczeństwo morskie, ochrona cywilna i kwestie społeczne.

Cel programu

Na podstawie wybranych tematów współpracy jak również kluczowych wyzwań i możliwości opisanych w poprzednim podrozdziale ogólny cel Interreg Region Morza Bałtyckiego można zdefiniować następująco:

Wzmocnienie zintegrowanego rozwoju terytorialnego i współpracy na rzecz bardziej innowacyjnego, lepiej dostępnego i zrównoważonego Regionu Morza Bałtyckiego

Program wspiera transnarodową współpracę i integrację w RMB poprzez projekty w zakresie wspólnych kluczowych wyzwań i szans dla regionu opisanych powyżej. Wartość dodana w porównaniu do innych programów finansowania wyraża się w transnarodowych korzyściach ze wspieranych działań i inwestycji. Program stanowi odpowiedź na potencjał i ryzyko, z którym poszczególne kraje nie są w stanie (w wystarczającym stopniu) uporać się samodzielnie i które wymaga współdziałania krajów RMB.

Program wnosi wkład w spójność terytorialną oraz przyczynia się do większej integracji terytorialnej w RMB. Program ma za zadanie maksymalnie wykorzystać zasoby terytorialne regionu oraz zmniejszyć dysproporcje terytorialne. Zgodnie z Agendą Terytorialną 2020 UE program wykorzystuje podejście dostosowane do potrzeb danego obszaru, tj. projekty w ramach Programu są wdrażane zarówno w kontekście sektorowym jak i terytorialnym.

Z uwagi na szeroki zakres geograficzny i tematyczny programu zasoby finansowe są ograniczone, w szczególności w porównaniu z krajowymi i regionalnymi programami spójności. W związku z tym w ramach samego programu nie jest możliwe finansowanie implementacji na dużą skalę. Program wykorzystuje efekt dźwigni, wpływając na regionalny rozwój poprzez inwestowanie w potencjał instytucjonalny grup docelowych programu.

Większy potencjał instytucjonalny w kontekście programu jest rozumiany jako:

- 1) obszerniejsza zinstytucjonalizowana wiedza i większe kompetencje;
- 2) sprawniejsze struktury zarządzania i struktury organizacyjne;

- 3) bardziej efektywne wykorzystywanie zasobów ludzkich i technicznych (baz danych, rozwiązań technicznych, małej infrastruktury, itd.);
- 4) większa zdolność do przyciągania nowych zasobów finansowych;
- 5) większa zdolność do działania w środowisku transnarodowym.

Zwiększenie potencjału instytucjonalnego jest uwarunkowane autentyczną współpracą transnarodową. Aby sklasyfikować stopień zaawansowania współpracy, w ramach INTERACT zdefiniowano skalę do pomiaru stopnia współpracy. Skala obejmuje 6 poziomów: od najniższego stopnia zaawansowania (1) do największego (6):

- 1) Spotkanie: zapoznanie, pozyskanie informacji o zainteresowaniach, potrzebach, umiejętnościach, oczekiwaniach, aspektach kulturowych i strukturalnych;
- 2) Wymiana informacji: (ukierunkowana) wymiana informacji, tworzenie podstawowych struktur współpracy i zaufania, formułowanie wspólnych pomysłów;
- 3) Koordinacja/reprezentacja: tworzenie wspólnej struktury współpracy, pierwsze przydzielenie funkcji i ról;
- 4) Strategia/planowanie: definiowanie wspólnych celów i opracowywanie konkretnych działań;
- 5) Decyzja: wiążące zobowiązania partnerów, porozumienie dotyczące współpracy;
- 6) Wdrażanie: wspólne wdrażanie działań, skuteczne wspólne zarządzanie, spełnienie wymagań przez każdego z partnerów.

Z uwagi na zaawansowany etap współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego oczekuje się, że w przypadku większości projektów osiągnięty zostanie zaawansowany stopień współpracy (4-6). Jednak w przypadku niektórych projektów działania na niższych poziomach są dopuszczalne, jeśli dotyczą nowych tematów lub jeśli planowana jest integracja nowych partnerów, którzy do tej pory nie brali udziału we współpracy.

Priorytety programu

W odpowiedzi na zidentyfikowane kluczowe transnarodowe wyzwania i możliwości opisane powyżej zdefiniowano cztery osie priorytetowe, które w skrócie opisano w poniższym punkcie. Szczegółowy opis finansowanych działań, ich oczekiwanego wkładu w realizację odpowiadających im celów szczegółowych oraz oczekiwanego rezultatu i wskaźników produktu znajduje się w sekcji 2 poniżej.

Priorytet 1 „Potencjał dla innowacji”

(Na podstawie artykułu 9 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, cel tematyczny 1: Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji)

Priorytet 1 „Potencjał dla innowacji” obejmuje działania wzmacniające zdolność RMB do tworzenia i komercjalizacji innowacji. Celem priorytetu jest wspieranie ram dla generowania innowacji w oparciu o komplementarność w zróżnicowanym regionie w taki sposób, aby umożliwić rozwój nowych, inteligentnych połączeń kompetencji i mocnych stron oraz osiągnięcie pełnego potencjału. W ramach priorytetu promuje się praktyczne wypróbowanie nowych podejść i rozwiązań poprzez działania pilotażowe w specyficznych obszarach, odzwierciedlających istotne wyzwania społeczne i sektory istotne dla RMB. Ponieważ istnieje wiele innych bieżących procesów i programów, których celem jest wspieranie innowacji

i infrastruktury innowacji, projekty finansowane w ramach niniejszego priorytetu powinny wynikać bezpośrednio z zapotrzebowania na współpracę transnarodową w RMB. Projekty takie winny być uzupełniane przez działania finansowane z innych źródeł, na przykład na poziomie krajowym.

W ramach priorytetu szczególny nacisk kładzie się na wykorzystanie pełnego potencjału istniejącej i planowanej infrastruktury badań i innowacji. Ponadto, ze względu na różnorodne potrzeby i mocne strony regionu, w ramach priorytetu wspiera się rozwój zdolności w zakresie strategii inteligentnej specjalizacji i ich implementacji, np. poprzez działania testowe i pilotażowe. Co istotne, priorytet zapewnia platformę dla wzmocnienia innowacji innych niż technologiczne. Ze względu na skoncentrowanie na zapotrzebowaniu na określony potencjał innowacyjny, priorytet wspiera sektor publiczny jako siłę napędową innowacji i promuje wdrażanie innowacji przez MŚP.

Cele szczegółowe dotyczące Priorytetu 1:

- **Cel szczegółowy 1.1 „Infrastruktura badań i innowacji”:**
Wspieranie wdrażania innowacji przez rynek w oparciu o zwiększony potencjał infrastruktury badań i innowacji oraz jej użytkowników
- **Cel szczegółowy 1.2 „Inteligentna specjalizacja”:**
Zwiększenie szans na rozwój w oparciu o większy potencjał uczestników innowacji do stosowania podejścia inteligentnej specjalizacji
- **Cel szczegółowy 1.3 „Innowacje nietechnologiczne”:**
Wspieranie efektywności Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie innowacji nietechnologicznych w oparciu o większy potencjał uczestników innowacji

Priorytet 2 „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi”

(Na podstawie artykułu 9 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, cel tematyczny 6: Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami)

Priorytet 2 „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi” jest ukierunkowany na zmniejszenie zanieczyszczenia wód RMB oraz wzmocnienie rozwoju przy efektywnym gospodarowaniu zasobami, a w szczególności zrównoważone wytwarzanie i wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych, oszczędność energii oraz niebieski wzrost przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami.

Celem priorytetu jest wspieranie współpracy transnarodowej oraz zwiększanie zdolności służb publicznych i podmiotów w zakresie gospodarki wodnej i opracowywania zintegrowanych metod redukcji obciążenia biogenami i zmniejszenia zrzutu substancji niebezpiecznych do Morza Bałtyckiego i śródlądowych wód regionalnych. W ramach priorytetu zachęca się do wykorzystania istniejących osiągnięć w tym zakresie, aby osiągnąć postęp w implementacji wspólnych priorytetów środowiskowych uzgodnionych w ramach Strategii Morskiej oraz Ramowej Dyrektywy Wodnej. Ponadto w ramach priorytetu wspiera się testowanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie gospodarki wodnej w różnych sektorach gospodarki oraz ich dalsze codzienne stosowanie w regionie. W ramach priorytetu uwzględniono wzmocnienie regionalnej efektywności energetycznej poprzez wspieranie tworzenia i testowania modeli zarządzania i finansowania jak również rozwiązań technologicznych w zakresie produkcji i dystrybucji energii ze źródeł odnawialnych oraz lepszej efektywności energetycznej.

Dostosowane do potrzeb danego obszaru podejścia w tym zakresie umożliwiłyby wykorzystanie regionalnego potencjału gospodarczego i wniesienie wkładu w rozwój regionalny z naciskiem na formy energii dostępne w regionie.

Celem priorytetu jest również wzmocnienie zrównoważonego niebieskiego wzrostu w RMB przy efektywnym gospodarowaniu zasobami. Uwzględniono zarówno tradycyjne (np. turystyka morska i przybrzeżna) jak i nowe (np. akwakultura, hodowla omułków, niebieska biotechnologia) sektory. W ramach każdej działalności związanej z morzem należy zapewnić zastosowanie zrównoważonych rozwiązań, aby zmniejszyć presję na środowisko morskie związaną z nowymi gałęziami gospodarki morskiej oraz aby pogodzić sprzeczne interesy dotyczące wykorzystania zasobów morskich, również na poziomie polityki wdrażającej Zintegrowaną Politykę Morską.

Cele szczegółowe dotyczące priorytetu 2:

- **Cel szczegółowy 2.1 „Czyste wody”:**
Wzrost efektywności gospodarki wodnej ukierunkowanej na redukcję napływu biogenów oraz zmniejszenie zrzutu substancji niebezpiecznych do Morza Bałtyckiego i wód regionalnych w oparciu o zwiększony potencjał publicznych i prywatnych uczestników procesów dotyczących jakości wody.
- **Cel szczegółowy 2.2 „Energia odnawialna”:**
Zwiększenie produkcji i wykorzystania zrównoważonych odnawialnych źródeł energii w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu i dostarczaniu energii
- **Cel szczegółowy 2.3 „Efektywność energetyczna”**
Zwiększenie efektywności energetycznej w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu energii
- **Cel szczegółowy 2.4 „Zasobooszczędny niebieski wzrost”:**
Promowanie zrównoważonego niebieskiego wzrostu przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami w oparciu o większy potencjał służb publicznych i podmiotów w sektorach niebieskiej gospodarki

Priorytet 3 „Zrównoważony transport”

(Na podstawie artykułu 9 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, cel tematyczny 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej)

Celem priorytetu 3 „Zrównoważony transport” jest lepsze połączenie drugorzędnych i trzeciorzędnych sieci i węzłów w Regionie Morza Bałtyckiego z głównymi sieciami transportowymi zdefiniowanymi przez Partnerstwo TEN-T i Wymiaru Północnego w zakresie transportu i logistyki, w szczególności sieci transportu krajów partnerskich w regionach Białoruś, Rosja i Norwegia.

Ponadto w ramach priorytetu zwrócono szczególną uwagę na wspieranie ekologicznego systemu transportu w regionie, np. poprzez zwiększenie interoperacyjności metod transportu i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącego potencjału transportowego w ramach multimodalnych łańcuchów transportowych. Kolejnym aspektem jest wspieranie bardziej zorganizowanego wykorzystania istniejących infrastruktur i korytarzy

transportowych poprzez innowacyjne zastosowanie struktur wspierających korytarze transportowe.

Celem priorytetu jest poprawienie dostępności odległych obszarów z utrudnionym dostępem do ośrodków miejskich, administracyjnych i gospodarczych oraz obszarów dotkniętych zmianami demograficznymi.

Ze względu na znaczenie transportu morskiego dla konkurencyjności i środowiska regionu priorytet częściowo poświęcono wyłącznie kwestiom związanym z morzem. W ramach priorytetu nie tylko skoncentrowano się na poprawie usług transportowych ale również na kwestiach bezpieczeństwa i ochronie środowiska.

Ponadto miasta i obszary miejskie odgrywają ważną rolę w transformacji w kierunku społeczeństwa niskoemisyjnego. Z tego powodu w ramach priorytetu położono nacisk na obszary miejskie Regionu Morza Bałtyckiego i zwiększenie przyjaznej dla środowiska mobilności poprzez pomoc miastom w dostosowaniu infrastruktury, tworzenie multimodalnego transportu miejskiego i zmianę zachowań, tak aby zmniejszyć emisję węgla.

Cele szczegółowe dotyczące priorytetu 3:

- **Cel szczegółowy 3.1 „Interoperacyjność transportu”:**
Zwiększenie interoperacyjności transportu towarowego i pasażerskiego w połączeniach północ-południe i wschód-zachód przez zwiększony potencjał organizatorów transportu
- **Cel szczegółowy 3.2 „Dostępność obszarów odległych i dotkniętych zmianami demograficznymi”**
Poprawa dostępności najbardziej odległych obszarów i regionów, na których dostępność mają wpływ zmiany demograficzne poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu
- **Cel szczegółowy 3.3 „Bezpieczeństwo morskie”**
Poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony w oparciu o zaawansowany potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej
- **Cel szczegółowy 3.4 „Żegluga przyjazna dla środowiska”**
Wspieranie ekologicznej żeglugi w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej
- **Cel szczegółowy 3.5 „Mobilność miejska przyjazna dla środowiska”**
Wspieranie ekologicznych systemów transportu w obszarach miejskich w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora transportu miejskiego

Priorytet 4 „Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej”
(Na podstawie artykułu 9 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, cel tematyczny 11: „Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron oraz sprawności administracji publicznej”)

Priorytet 4 „Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej” jest poświęcony działaniom wzmacniającym wdrażanie strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz implementację priorytetów wspólnych dla SUE RMB oraz regionalnych strategii krajów partnerskich.

Umożliwia przygotowywanie nowych inicjatyw, które pomogą przy realizacji jednego z obszarów tematycznych lub działań horyzontalnych strategii UE oraz przy implementacji

wspólnych priorytetów z krajami partnerskimi dzięki udostępnieniu instrumentu seed money na sfinansowanie przygotowania projektów o znaczeniu strategicznym z użyciem różnych źródeł finansowania dostępnych w regionie.

Celem Priorytetu 4 jest również wspieranie koordynatorów obszarów tematycznych (KOT), koordynatorów działań horyzontalnych (KDH) oraz narodowych koordynatorów (NK) w koordynowaniu transnarodowych działań oraz realizowaniu celów SUE RMB. Ponadto program oferuje dofinansowanie dla ogólnego wsparcia oraz komunikacji związanych z wdrażaniem strategii.

W ramach priorytetu szczególny nacisk położono na zaangażowanie krajów partnerskich oraz stworzenie powiązań między SUE RMB a strategiami obejmującym kraje partnerskie.

Cele szczegółowe dotyczące priorytetu 4:

- **Cel szczegółowy 4.1 „Seed money”**
Zwiększenie potencjału w zakresie współpracy transnarodowej przy implementacji Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz współpracy z krajami partnerskimi w dziedzinie wspólnych obszarów tematycznych
- **Cel szczegółowy 4.2 „Koordynacja współpracy makroregionalnej”**
Zwiększenie zdolności administracji publicznych i organizacji panbałtyckich w zakresie transnarodowej koordynacji wdrażania Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz ułatwiania implementacji wspólnych polityk we współpracy z krajami partnerskimi.

W zakresie tematycznym priorytetów 1-3 program przyczyni się do Jednolitego Rynku Cyfrowego. Dzięki temu będzie wspierał istotny priorytet Komisji - stworzenie jednolitego rynku dla konsumentów i przedsiębiorstw w celu wykorzystania ogromnych możliwości związanych z technologiami cyfrowymi, które nie znają granic.

Informacja o projektach finansowanych w ramach niniejszego programu współpracy zostanie upubliczniona w możliwie szerokim zakresie. Do przechowywania danych należy stosować "otwarte standardy" w celu zapewnienia możliwości ich wykorzystywania na różnych platformach.

1.1.2 Uzasadnienie wyboru celów tematycznych i odpowiadających im priorytetów inwestycyjnych, z uwzględnieniem wspólnych ram strategicznych, w oparciu o analizę potrzeb w całym obszarze objętym programem, oraz wyboru strategii mającej na celu zaspokojenie tych potrzeb, której zadaniem, w stosownych przypadkach, jest zajęcie się brakującymi ogniwami w infrastrukturze transgranicznej, z uwzględnieniem wyników ewaluacji ex-ante

Tabela 1: Uzasadnienie wyboru celów tematycznych i priorytetów inwestycyjnych

Wybrany cel tematyczny	Wybrany priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie wyboru
Cel tematyczny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji”	Priorytet inwestycyjny 1(a): Udoskonalanie infrastruktury badań i innowacji i zwiększanie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji, w szczególności tych, które leżą w interesie	- Szeroki zakres i nierównomierne rozłożenie infrastruktury badań i innowacji w RMB - Potencjał w zakresie lepszego powiązanie

	Europy.	<i>zasobów badawczych w ramach RMB oraz poza nim</i> - <i>Potencjał w zakresie usprawnienia struktur zarządzania i zapewnienia optymalnego wykorzystania zasobów</i> - <i>Zapotrzebowanie na większe zaangażowanie użytkowników infrastruktury i potencjał lepszego wykorzystania wyników badań naukowych w biznesie</i> - <i>Niewystarczająca współpraca między sektorem publicznym, akademickim i prywatnym, skutkująca hamowaniem badań, rozwoju i innowacji zgodnie z potrzebami rynku</i>
Cel tematyczny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji”	Priorytet inwestycyjny 1(b): Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym	- <i>Potencjał w zakresie wykorzystania różnorodności w celu osiągnięcia inteligentnych połączeń kompetencji</i> - <i>Zapotrzebowanie na rozwój zdolności w zakresie implementacji strategii inteligentnej specjalizacji</i> - <i>Potencjał na opracowanie innowacyjnych rozwiązań w odpowiedzi na duże wyzwania społeczne</i> - <i>W niewystarczającym</i>

	przeznaczeniu.	<i>stopniu wykorzystywany potencjał w zakresie innowacji nietechnologicznych</i>
Cel tematyczny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami”	Priorytet inwestycyjny 6(b): Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie.	- <i>Zagrożenie stanu środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego przez eutrofizację i substancje niebezpieczne</i> - <i>Brak współpracy między różnymi sektorami i państwami mającymi wpływ na stan wód</i> - <i>Niewystarczająca zdolność organów administracji i branż w zakresie redukcji zanieczyszczenia wód</i> - <i>Niedociągnięcia w istniejących systemach monitorowania i raportowania na poziomie RMB</i> - <i>Nieefektywne zarządzanie źródłami biogenów przyczyniające się do wzrostu eutrofizacji</i> - <i>Cele wyznaczone na poziomie panbałtyckim (np. HELCOM BSAP)</i>
Cel tematyczny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami”	Priorytet inwestycyjny 6(g): Wspieranie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym.	- <i>Uzależnienie od importu paliw kopalnych</i> - <i>Wysoki poziom emisji gazów cieplarnianych</i> - <i>Niska efektywność energetyczna i niewystarczająca oszczędność energii</i>

		<i>w obszarze objętym programem</i> - <i>Cel Strategii Europa 2020: 20% zużycia energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych i zwiększenie efektywności energetycznej o 20% do roku 2020</i> - <i>Słaba współpraca transnarodowa w zakresie zrównoważonego i zasobooszczędnego wykorzystania zasobów i przestrzeni morskiej</i> - <i>Potrzeba pogodzenia sprzecznych interesów dotyczących wykorzystania zasobów morskich</i>
Cel tematyczny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”	Priorytet inwestycyjny 7(b): Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.	- <i>Sieci/środki transportu nie są w pełni interoperacyjne i są oddzielone przez morze</i> - <i>Potrzeba wzmocnienia zrównoważonego charakteru transportu</i> - <i>Wzmocniony transport morski przyczynia się do poprawy przepustowości systemów transportu kolejowego i drogowego</i> - <i>Zróźnicowane zapotrzebowanie na sieci transportu oraz związane z nimi planowanie i implementację</i> - <i>Zapotrzebowanie na punkty połączenia z transeuropejskimi sieciami transportu</i>

		- <i>Utrudniony dostęp do odległych obszarów RMB</i> - <i>Wyzwania demograficzne dotyczące istniejących systemów transportu</i>
Cel tematyczny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”	Priorytet inwestycyjny 7(c): Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.	- <i>Większe bezpieczeństwo nawigacji przyczynia się do zmniejszenia liczby kolizji</i> - <i>Zwiększona gotowość reagowania na morzu pozwala na ograniczenie negatywnych skutków wypadków</i> - <i>Potrzeba ograniczenia negatywnego wpływu żeglugi na środowisko</i> - <i>Konieczność dostosowania do nowych regulacji dotyczących redukcji emisji związków siarki i azotu</i> - <i>Trudne warunki klimatyczne w RMB stwarzają dodatkowe ryzyko dla transportu morskiego</i> - <i>Multimodalność miejskiego transportu pasażerskiego i towarowego sprzyja powstawaniu bardziej zrównoważonych systemów transportu miejskiego</i> - <i>Miasta muszą dostosować swoją infrastrukturę, tworzyć multimodalny systemy transportu miejskiego oraz zmieniać nawyki, aby ograniczyć emisję</i>

		<i>dwutlenku węgla</i>
Cel tematyczny 11 „Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron oraz sprawności administracji publicznej”	Opracowywanie i koordynacja strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich (w ramach celu tematycznego „Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron oraz sprawności administracji publicznej”).	- <i>Strategia makroregionalna pomaga w formułowaniu wspólnych celów polityki i zapewnia lepszą spójność polityki UE w Regionie Morza Bałtyckiego</i> - <i>Strategia makroregionalna stanowi platformę dla projektów współpracy transnarodowej i wydłuża efekt ich oddziaływania</i> - <i>Brak doświadczenia i zdolności organów administracji publicznej w zakresie implementacji złożonych procesów transnarodowych</i> - <i>Potrzeba mobilizacji różnych źródeł finansowania w celu implementacji strategii UE oraz wspólnych priorytetów z krajami partnerskimi</i> - <i>Potrzeba wzmożonej współpracy z podmiotami w krajach partnerskich oraz powiązania strategii UE z krajami partnerskimi</i>

1.2 Uzasadnienie alokacji finansowej

Uzasadnienie alokacji finansowej (tj. wsparcia Unii) dla każdego celu tematycznego oraz, w stosownych przypadkach, priorytetu inwestycyjnego, zgodnie z wymogami koncentracji tematycznej, z uwzględnieniem ewaluacji ex ante.

Całkowita alokacja EFRR do programu wynosi 263 830 658 euro, jak określono w załączniku II "Decyzji Wdrożeniowej Komisji ustanawiającej wykaz programów współpracy i wskazującej

kwotę całkowitego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego dla każdego programu w ramach celu europejskiej współpracy terytorialnej w okresie od 2014 do 2020 r."

W oparciu o analizę potrzeb i **względów** strategicznych dotyczących kluczowych szans i wyzwań regionu Morza Bałtyckiego wspólny komitet programowy zgodził się zarezerwować większość funduszy na wsparcie działań w ramach priorytetów 1. „Potencjał dla innowacji” (w oparciu o 1. cel tematyczny określony w artykule 9 rozporządzenia (UE) 1303/2013), 2. "Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi" (w oparciu o 6. cel tematyczny określony w artykule 9 rozporządzenia (UE) 1303/2013), oraz 3. "Zrównoważony transport" (w oparciu o 7. cel tematyczny określony w artykule 9 rozporządzenia (UE) 1303/2013). W ramach tej grupy priorytetów zgodzono się nieco bardziej podkreślić znaczenie priorytetów 1. i 2. (każdy 32 % całkowitej alokacji EFRR) niż priorytetu 3. (25% całkowitej alokacji EFRR). Ten podział środków odzwierciedla cele strategii Europa 2020, priorytety określone w strategicznych dokumentach dotyczących polityki dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB i Rosyjskiej Strategii Północno-Zachodniej) i wspólnych interesów regionalnych zidentyfikowanych przez Grupę Roboczą UE-Rosja .

Finansowanie priorytetu 4. „Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej” (w oparciu o 11. cel tematyczny określony w artykule 9 rozporządzenia (UE) 1303/2013) zostało ustawione na poziomie 5% całkowitej alokacji EFRR na podstawie szczegółowej analizy potrzeb dla różnych działań wspierających realizację strategii makroregionalnych.

Alokacja dla 5. priorytetu „Pomoc techniczna” zgodnie z art. 17 Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 została ustalona na poziomie 6% całkowitej wartości EFR

Tabela 2: Przegląd strategii inwestycyjnej programu EWT

Oś priorytetowa	Wsparcie EFRR (w EUR)	Część (%) ogólnej kwoty wsparcia Unii dla programu EWT (w podziale na fundusze)			Cel tematyczny, Priorytet Inwestycyjny, cel szczegółowy	Wskaźniki rezultatu korespondujące ze wskaźnikami szczegółowymi
		EFRR	EIS (w stosownych przypadkach)	IPA (w stosownych przypadkach)		
1	84 425 812	30,97%	1,10%	0,00%	<i>01 -Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji</i> <i>1a -Wzbogacenie infrastruktury badań i innowacji i zwiększanie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji,</i> <i>1.1.„Infrastruktura badań i innowacji”: Wspieranie wdrażania innowacji przez rynek w oparciu o zwiększony potencjał infrastruktury badań i innowacji oraz jej użytkowników</i> <i>1b Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.</i> <i>1.2 „Inteligentna specjalizacja”: Zwiększenie szans na rozwój w oparciu o większy potencjał uczestników innowacji do stosowania podejścia inteligentnej specjalizacji</i> <i>1.3 „Innowacje nietechnologiczne”: Wspieranie efektywności Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie innowacji nietechnologicznych w oparciu o większy potencjał uczestników</i>	[1.1.1, 1.2.1, 1.3.1]

2	84 425 812	30,97%	1,10%	0,00%	06 Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami <i>6b Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie</i> 2.1 „Czyste wody”: Wzrost efektywności gospodarki wodnej ukierunkowanej na redukcję napływu biogenów oraz zmniejszenie zrzutu substancji niebezpiecznych do Morza Bałtyckiego i wód regionalnych w oparciu o zwiększony potencjał publicznych i prywatnych uczestników procesów dotyczących jakości wody. <i>6g Wspieranie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym.</i> 2.2 „Energia odnawialna”: Zwiększenie produkcji zrównoważonych odnawialnych źródeł energii w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu i dostarczaniu energii 2.3 „Efektywność energetyczna” Zwiększenie efektywności energetycznej w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu energii 2.4 Zasobooszczędny niebieski wzrost”: Promowanie zrównoważonego niebieskiego wzrostu przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami w oparciu o większy potencjał służb publicznych i podmiotów w sektorach niebieskiej	[2.1.1, 2.2.1, 2.3.1, 2.4.1]
3	65 957 666	24,19%	0,81%	0,00%	07 - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej <i>7b - Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</i> 3.1 „Interoperacyjność transportu”: Zwiększenie interoperacyjności transportu towarowego i pasażerskiego w połączeniach północ-południe i wschód-zachód poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu <i>„Dostępność obszarów oddalonych i dotkniętych zmianami demograficznymi”</i>	[3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1, 3.5.1]

					<i>Poprawa dostępności najbardziej odległych obszarów i regionów, na których dostępność mają wpływ zmiany demograficzne poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu</i> <i>7c - Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.</i> <i>3.2 „Bezpieczeństwo morskie”: Poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony w oparciu o zaawansowany potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej</i> <i>3.3 „Żegluga przyjazna środowisku”: Wspieranie ekologicznej żeglugi w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej</i> <i>3.4 „Przyjazna środowisku mobilność miejska”: Wspieranie ekologicznych systemów transportu w obszarach miejskich w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora transportu miejskiego</i>	
4	13 191 529	4,84%	0,03%	0,00%	11 - Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron oraz sprawności administracji publicznej 11c - Opracowywanie i koordynacja strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich <i>4.1 „Seed money”: Zwiększenie potencjału w zakresie współpracy transnarodowej przy implementacji Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz współpracy z krajami partnerskimi w zakresie wspólnych obszarów tematycznych.</i> <i>4.2 „Koordynacja współpracy makroregionalnej”: Zwiększenie zdolności administracji publicznych i organizacji panbałtyckich w zakresie transnarodowej koordynacji wdrażania Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz ułatwiania implementacji wspólnych polityk we współpracy z krajami partnerskimi.</i>	[4.1.1, 4.1.2, 4.2.1, 4.2.2]
5	15 829 839	5,81%	0,19%	0,00%	5.1 – Pomoc Techniczna; zapewnienie finansowanie wystarczającego na zapewnienie profesjonalnego i efektywnego zarządzania programem	[5.1.1, 5.1.2, 5.1.3]

SEKCJA 2. OSIE PRIORYTETOWE

Sekcja 2.A. Opis osi priorytetowych innych niż pomoc techniczna

2.A.1 Oś priorytetowa 1 Potencjał dla innowacji

<i>Nr identyfikacyjny osi priorytetowej</i>	1
<i>Nazwa osi priorytetowej</i>	Potencjał dla innowacji

☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych utworzonych na poziomie Unii.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana przy zastosowaniu formuły rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność poprzez rozwój lokalny kierowany przez społeczność lokalną.	

2.A.2 Uzasadnienie utworzenia osi priorytetowej obejmującej więcej niż jeden cel tematyczny (w stosownych przypadkach)

Nie dotyczy

2.A.3 Fundusz i podstawa dla kalkulacji wsparcia Unii

<i>Fundusz</i>	<i>Fundusze unijne (EFRR i EIS)</i>
<i>Podstawa kalkulacji (wydatki kwalifikowalne ogółem lub publiczne wydatki kwalifikowalne)</i>	<i>Wydatki kwalifikowalne ogółem</i>

2.A.4 Priorytet inwestycyjny

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Udoskonalanie infrastruktury badań i innowacji i zwiększanie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji, w szczególności tych, które leżą w interesie Europy</i>
-------------------------------	--

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.</i>
-------------------------------	--

2.A.5. Cele szczegółowe priorytetu inwestycyjnego i oczekiwane rezultaty

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Udoskonalanie infrastruktury badań i innowacji i zwiększanie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji, w szczególności tych, które leżą w interesie Europy</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	1.1 Infrastruktura badań i innowacji: Wspieranie wdrażania innowacji przez rynek w oparciu o zwiększoną zdolność infrastruktury badań i innowacji oraz jej użytkowników
<i>Rezultaty, które państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu Unii</i>	Wspieranie wdrażania innowacji przez rynek dzięki większemu potencjałowi infrastruktury badań i innowacji oraz jej użytkowników.

	Rezultatem będzie bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury badań i innowacji, co spowoduje wzrost innowacyjności RMB.
--	--

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	1.2 „Inteligentna specjalizacja”: Zwiększenie szans na rozwój w oparciu o większy potencjał uczestników innowacji do stosowania podejścia inteligentnej specjalizacji
<i>Rezultaty, które państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu Unii</i>	Większy potencjał uczestników innowacji (podmiotów pośredniczących w innowacji, organów publicznych, instytucji badawczych, przedsiębiorstw) do zastosowania podejścia inteligentnej specjalizacji. Rezultatem będzie stworzenie szans na rozwój RMB w ważnych obszarach specjalizacji.
<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań</i>

	w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.
<i>Cel szczegółowy</i>	1.3 „Innowacje nietechnologiczne”: Wspieranie efektywności Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie innowacji nietechnologicznych w oparciu o większy potencjał uczestników innowacji
<i>Rezultaty, które państwa członkowskie zamierza osiągnąć przy wsparciu Unii</i>	Większy potencjał uczestników innowacji (podmiotów pośredniczących w innowacji, organów publicznych, instytucji badawczych, przedsiębiorstw) do poprawienia warunków dla innowacji nietechnologicznych. Rezultatem będzie zwiększenie zdolności RMB do generowania innowacji nietechnologicznych i stworzenie szans na rozwój dla regionów o niższym poziomie zaawansowania technologicznego.

Tabela 3: Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu (w podziale na cele szczegółowe)

Cel szczegółowy 1.1 „Infrastruktura badań i innowacji”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.1.1	Potencjał (definicja w rozdziale 1 Strategii Programu)infrastruktury badawczej i innowacyjnej w obszarze programu służącej wdrożeniu środki wspomagających urynkowanie innowacji	analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,7)	2014	Między średnią a dobrze (3,6) koncentracja na bardziej efektywnym wykorzystaniu zasobów ludzkich i technicznych	badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. oraz 2020 jak również po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 1.2 „Inteligentna specjalizacja”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.2.1	Potencjał (definicja w rozdziale 1 Strategii Programu) podmiotów innowacyjnych (pośredników innowacji, władz, instytutów badawczych, przedsiębiorstw) w obszarze Programu do wdrożenia strategii inteligentnej specjalizacji	analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,9)	2014	Lekko niżej niż dobrze (3,8) koncentracja na zinstytucjonalizowanej wiedzy i kompetencjach	badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. oraz 2020 jak również po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 1.3 „Innowacje nietechnologiczne”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.3.1	Potencjał podmiotów innowacyjnych (pośredników innowacji, władz, instytutów badawczych, przedsiębiorstw) w obszarze Programu do wdrożenia środków zwiększających absorpcję innowacji nie-technologicznych	analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,9)	2014	Lekko niżej niż dobrze (3,7) koncentracja na zinstytucjonalizowanej wiedzy i kompetencjach	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. oraz 2020 jak również po jego zamknięciu w 2023 r.

2.A.6. Przedsięwzięcia, które mają zostać objęte wsparciem w ramach priorytetu inwestycyjnego
(w podziale na priorytety inwestycyjne)

2.A.6.1. Opis typów i przykładów przedsięwzięć, które mają zostać objęte wsparciem, ich oczekiwany wkład w realizację odpowiednich celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, wskazanie głównych grup docelowych, poszczególnych terytoriów docelowych i typów beneficjentów

Priorytet inwestycyjny	Udoskonalanie infrastruktury badań i innowacji i zwiększanie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji, w szczególności tych, które leżą w interesie Europy
------------------------	---

Cel szczegółowy 1.1 „Infrastruktura badań i innowacji”:

Wspieranie wdrażania innowacji przez rynek w oparciu o zwiększoną zdolność infrastruktury badań i innowacji 1 oraz jej użytkowników

Region Morza Bałtyckiego charakteryzuje się szerokim wachlarzem infrastruktury badawczej i innowacyjnej (np. kompleksowe instrumenty badawcze, stanowiska badawcze, bazy danych, archiwa biologiczne, strefy czyste, sieci telekomunikacyjne o dużej prędkości, ośrodki technologii i innowacji, klastry, parki technologiczne i naukowe, inkubatory technologii i podobne organizacje). Niemniej istniejąca infrastruktura nie jest równomiernie rozłożona, połączona ze sobą i optymalnie wykorzystywana. Ponadto brakuje ram koordynacji pozwalających na lepsze gospodarowanie istniejącymi zasobami infrastruktury. Takie zarządzanie powinno uwzględniać ocenę zapotrzebowania użytkowników i budowanie współpracy między ośrodkami badawczymi w Regionie Morza Bałtyckiego, w innych krajach UE oraz poza granicami UE.

W związku z tym istnieje znaczący potencjał w zakresie wspólnych działań na płaszczyźnie transnarodowej w celu poprawy struktur zarządzania infrastrukturą badań i innowacji. Działania takie powinny prowadzić do:

- zapewnienia zrównoważenia zasobów,
- optymalnego przekazywania zasobów
- wymiany danych jak również
- wykorzystanie wyników badań naukowych w działalności gospodarczej.

1 Termin „infrastruktura badawcza” stosowany w dokumencie dotyczy środków, zasobów lub usług potrzebnych społeczności naukowej i technologicznej do przeprowadzania badań podstawowych lub stosowanych w pełnym zakresie obszarów naukowych i technologicznych, np. stanowisk badawczych, zbiorów, składów, stanowisk obserwacyjnych, synchrotronów. Natomiast termin „infrastruktury innowacyjne” dotyczy instytucji utworzonych w celu wspierania rozwoju potencjału innowacyjnego, np. ośrodki technologiczne i innowacyjne, klastry, parki technologiczne i naukowe, inkubatory technologii i podobne organizacje.

Konsekwentnie, w ramach omawianego celu szczegółowego program zmierza do poprawy zdolności ośrodków infrastruktury badawczej i innowacyjnej do efektywnego zarządzania własnymi zasobami oraz wypracowania rezultatów w oparciu o połączenie dostępnych zasobów i zdolności w różnych regionach/krajach. Ponadto program dąży do poprawy zdolności infrastruktury do pozyskiwania użytkowników zewnętrznych i zapewnienia zewnętrznego finansowania jak również do koordynowania działań z różnymi infrastrukturami badawczymi i innowacyjnymi.

Aby usprawnić transnarodowe powiązania między infrastrukturami i ich użytkownikami oraz zwiększyć rozpowszechnianie rezultatów badań na rynku, priorytet inwestycyjny dąży do wzmocnienia roli sektora prywatnego. Należy wpierać zaangażowanie różnych przedsiębiorstw (w szczególności MŚP), np. zaangażowanie użytkowników infrastruktury badawczych i innowacyjnych w testach, działaniach pilotażowych i weryfikujących. Nacisk kładzie się również na partycypację przedsiębiorstw jako dostawców wiedzy na wczesnym etapie planowania i identyfikacji infrastruktury. Ponadto, optymalizacja wykorzystania infrastruktury badawczej i innowacyjnej zależy w dużym stopniu od prawidłowości działań marketingowych stosowanych w celu przyciągnięcia potencjalnych użytkowników; dotyczy to zwłaszcza rozwijających się produktów zaspokajających ważne potrzeby rynkowe i społeczne. W miarę możliwości interwencja programu ma na celu uwzględnienie perspektywy użytkownika w walidacji wymagań wobec konkretnych innowacyjnych wyrobów, usług itp. Jednocześnie w odpowiedzi na zapotrzebowanie na badania dostosowane do wymagań rynku, działania na rzecz rozwoju zdolności sektora publicznego przyczyniają się do aktywnego udziału ww. podmiotów w tworzeniu zapotrzebowania na określone innowacje.

W związku z podatnością infrastruktury badawczej i innowacyjnej na starzenie związane z szybko postępującą technologią i rozwojem nietechnologicznym oraz szybko zmieniającymi się wymaganiami rynku, program dąży do wspierania struktur monitorowania i oceny infrastruktury.

Szczególny nacisk należy położyć na projekty wspierające infrastrukturę badawczą i innowacyjną, które przyczyniają się do rozwoju obszarów o kluczowym znaczeniu dla RMB. Obszary te obejmują teleinformatykę, sektor rolno-spożywczy, ochronę zdrowia/dbałość o wygląd, biotechnologię, czyste technologie, energetykę (zwłaszcza źródła odnawialne), zaawansowane materiały, sektor gospodarki morskiej i inne. Jednocześnie działalność ośrodków innowacyjnych i badawczych należy traktować jako odpowiedź na duże wyzwania społeczne związane ze zmianą klimatu, gospodarką niskoemisyjną, bezpieczeństwem żywności i starzeniem się populacji, co przyczyni się do współpracy i rozwiązań międzysektorowych. W tym celu należy rozważyć zaangażowanie organizacji non-profit i wykorzystanie ich wiedzy.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Identyfikacja wyzwań dotyczących zarządzania infrastrukturami badawczymi i innowacyjnymi, przygotowanie wspólnych programów szkoleniowych dla operatorów infrastruktury, opracowanie mechanizmów zapewniających efektywne kosztowo wykorzystanie zasobów i najlepsze możliwe wykorzystanie wyników badań naukowych;
- Mapowanie i wzmacnianie ról różnych uczestników (w tym sektora publicznego) procesu rozwoju infrastruktury badawczych, jak również tworzenie struktur w celu monitorowania i oceny zapotrzebowania na określone zdolności badawcze;
- Tworzenie planów motywacyjnych i finansowych poprawiających interakcję między dostawcami infrastruktury badawczej i innowacyjnej, sektorem publicznym jako czynnikiem napędzającym

innowację oraz konsumentami jak również innymi społecznościami użytkowników, takimi jak przedsiębiorstwa (zwłaszcza MŚP), w szczególności planowanie i wdrażanie niskokosztowych projektów dla MŚP w ramach sektorów istotnych dla RMB;

- Optymalizowanie funkcjonalności i synergii stanowisk badawczych, np. poprzez wykonywanie wspólnych badań na stanowiskach badawczych w celu zdefiniowania, wprowadzenia i promowania najlepszych praktyk w zakresie wykorzystania takich infrastruktur lub w celu połączenia potencjału wielu stanowisk badawczych i wprowadzenia w nich wspólnych praktyk;
- Rozwiązania pilotażowe w odpowiedzi na duże wyzwania społeczne w Regionie Morza Bałtyckiego w oparciu o wspólne działania badawcze w celu wypracowania najsukurszejszych systemów współpracy między społecznościami badawczymi, sektorem publicznym i biznesowym (zwłaszcza MŚP);
- Połączenie regionów w celu lepszego wykorzystania istniejących lub planowanych infrastruktur badawczych i innowacyjnych;
- Optymalizacja wykorzystania istniejących infrastruktur badawczych i innowacyjnych poprzez udostępnienie ich potencjalnym użytkownikom (np MŚP) w celu stworzenia nowych produktów zaspokajających potrzeby rynkowe lub społeczne;
- Działania na rzecz poprawy wzajemnych możliwości infrastruktury innowacji i MŚP w służące wspieraniu współpracy między środowiskiem badawczym i MŚP, na przykład przez testowanie nowych podejść do budowania partnerstw strategicznych lub klastrów (np. zapewnienie wsparcia dla włączenia paneuropejskich konsorcjów klastrowych).

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za planowanie i ewaluację infrastruktur badawczych i innowacyjnych;
- Organizacje będące operatorami istniejącej infrastruktury badawczej i innowacyjnej oraz potencjalni operatorzy planowanej infrastruktury;
- Organy zarządzające programami finansowania inwestycji w infrastrukturę badawczą i innowacyjną;
- Użytkownicy infrastruktury badawczej i innowacyjnej reprezentujący sektor naukowy i biznesowy ze szczególnym naciskiem na MŚP;
- Ośrodki transferu technologii;
- Regionalne agencje/instytucje ds. rozwoju i planowania.

Wnioski dotyczące nowych projektów powinny uwzględniać osiągnięcia współpracy w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013. W szczególności, takie projekty jak SCIENCE LINK, który wspierał komercyjnych użytkowników w rozwoju metod analitycznych zgodnie

z ich wymaganiami w zakresie badań i rozwoju. Z kolei w projekcie Technet_nano utworzono ponadnarodową sieć czystych przestrzeni oraz obiektów badawczych mikro-i nanotechnologii w celu ułatwienia MŚP dostępu do nich.

Zasięg geograficzny:

Całe terytorium Regionu Morza Bałtyckiego. Szczególny nacisk kładzie się na współpracę z partnerami z południowo-wschodniej części regionu. Program umożliwia również współpracę z uczestnikami zlokalizowanymi poza ścisłymi granicami RMB, aby wzmocnić istniejące sieci współpracy.

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.</i>
-------------------------------	--

Cel szczegółowy 1.2 „Inteligentna specjalizacja”

Zwiększenie szans na rozwój w oparciu o większą zdolność uczestników innowacji do stosowania podejścia inteligentnej specjalizacji

Region Morza Bałtyckiego (RMB) charakteryzuje się zróżnicowanym poziomem innowacyjności. RMB może wykorzystać swoją zaletę, jaką jest różnorodność, i osiągnąć niepowtarzalne inteligentne połączenia kompetencji, które umożliwią opracowanie nowych rozwiązań w odpowiedzi na potrzeby społeczne i rynkowe. Aby aktywizować niewykorzystany potencjał RMB, budowanie potencjału regionalnego musi skupiać się na dywersyfikacji działań na rzecz wspierania innowacyjności odpowiednich dla istniejącego potencjału i dostępnej wiedzy.

Z uwagi na różnorodność regionu, zgodnie z celami Europa 2020, RMB potrzebuje podejścia do promowania innowacji, które będzie lepiej dostosowane do potrzeb danego obszaru i rynku. Cel ten można osiągnąć dzięki instrumentom, takim jak inteligentna specjalizacja, która umożliwia zróżnicowanie modeli innowacji w zależności od potencjału i potrzeb danego terytorium.

Kluczowa jest mobilizacja zasobów wewnętrznych w obszarach, w których dany kraj lub region się specjalizuje. Dotyczy to zarówno obszarów zaawansowanych technologicznie jak i obszarów zorientowanych w kierunkach innych niż technologia, np. kultura, branże kreatywne, turystyka i inne. Inteligentna specjalizacja jest postrzegana jako jeden z instrumentów reagowania na wyzwania stojące przed społeczeństwem, takie jak zmiana klimatu, starzenie się ludności, zmiany demograficzne, itd., jak również sposób wykorzystania potencjału zielonego i niebieskiego wzrostu. W związku z tym wspieranie stosowania inteligentnej specjalizacji jest istotne dla wykorzystania

perspektywicznych obszarów specjalizacji regionów i krajów w RMB, co ostatecznie będzie skutkować nową działalnością gospodarczą.

Jednak wyzwaniem jest brak doświadczenia władz regionalnych i krajowych w opracowywaniu i wdrażaniu strategii inteligentnej specjalizacji. Tylko kilka regionów w BSR stosuje strategię inteligentnej specjalizacji. Tak więc, biorąc pod uwagę raczej słabą gotowość do praktycznego zastosowania podejścia inteligentnej specjalizacji, zakłada się, że zwiększony potencjał do opracowania i wdrożenia strategii inteligentnej specjalizacji jest warunkiem koniecznym do ich wdrażania. Program charakteryzuje się transnarodowym podejściem, wspierając inteligentną specjalizację poprzez instrumenty, takie jak partnerskie uczenie się.

Aby stworzyć nowe szanse rozwoju w RMB, program w ramach omawianego celu szczegółowego dąży do zwiększenia zdolności uczestników innowacji (podmiotów pośredniczących w innowacji, organów publicznych, instytutów badawczych, przedsiębiorstw) do zastosowania podejścia inteligentnej specjalizacji.

Aby sprostać trudnościom związanym z zastosowaniem koncepcji inteligentnej specjalizacji, Program w pierwszej kolejności dąży do rozwoju zdolności pośredników innowacji (m.in. ośrodków badawczych, inkubatorów, izb handlowych, agencji ds. rozwoju i innowacji) jak również organizacji non-profit do zastosowania tego podejścia. Jednocześnie zaangażowanie przedsiębiorstw (zwłaszcza MŚP) uznaje się za kluczowe, gdyż stwarza nowe szanse ekonomiczne poprzez połączenie istniejącej wiedzy z zasobami i zdolnościami dostępnymi w regionie. Może jednak zaistnieć konieczność pozyskania zasobów (np. wiedzy, kapitału ludzkiego, dostępu do sieci) poza RMB.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Nawiązywanie współpracy między różnymi środowiskami badawczymi i innowacyjnymi z wiodącymi kompetencjami, w taki sposób, aby stworzyć niepowtarzalne, inteligentne połączenie zdolności z dobrym potencjałem dla opracowania nowych rozwiązań dla dużych wyzwań społecznych i potrzeb rynku;
- Tworzenie struktur współpracy w celu pozyskania zdolności innowacyjnej (również spoza RMB) potrzebnej do zachowania globalnej konkurencyjności, identyfikowania niszy rynku globalnego i osiągnięcia statusu atrakcyjnego globalnego partnera dla wiodących środowisk;
- Tworzenie platform umożliwiających transfer wiedzy i tworzenie synergii międzyregionalnych w zakresie rozwoju regionalnych strategii inteligentnej specjalizacji ze szczególnym naciskiem na zaangażowanie sektora przedsiębiorstw i istniejących sieci w odkrywanie szans na specjalizację;
- Organizowanie i realizacja działań pilotażowych dla regionów, umożliwiających wymianę doświadczeń dotyczących wdrażania strategii inteligentnej specjalizacji, np. łączenie w sieci regionów wyspecjalizowanych w zakresie kultury i branż kreatywnych.

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne zaangażowane w kształtowanie systemów innowacyjnych;
- Przedsiębiorstwa (szczególny nacisk kładzie się na udział MŚP, w tym przedsiębiorstw z sektora usług);
- Instytucje akademickie i badawcze;
- Sieci i klastry wspierające innowacje;
- Uczestnicy społeczni, np. organizacje pozarządowe przyczyniające się do wykorzystania kreatywnego potencjału, przedsiębiorstwa społeczne, itd.;
- Regionalne agencje/instytucje ds. rozwoju i planowania.

Cel szczegółowy 1.3 „Innowacje nietechnologiczne”

Wspieranie efektywności Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie innowacji nietechnologicznych w oparciu o większy potencjał uczestników innowacji

Obecne mechanizmy wspierające innowacje w RMB są zorientowane na innowacje technologiczne, jednak rosnący potencjał innowacji nietechnologicznej nie został jeszcze doceniony w regionie. Biorąc pod uwagę różny poziom rozwoju innowacji i sposobów ich wspierania program musi zakładać potrzebę większej otwartości na aspekty nietechnologiczne, aby umożliwić regionom o niższym poziomie zaawansowania technologicznego umocnienie potencjału innowacyjnego. Charakterystyczne zasoby regionów mogą mieć potencjał dla rozwoju nietechnologicznego. Należy też pamiętać, że rynkowy sukces innowacji technologicznych jest często uzależniony od licznych innowacji towarzyszących o charakterze nietechnologicznym (np. modele biznesowe innowacji), oczekuje się, że promocja sposobów wspierania innowacji nietechnologicznej wzmocni obecny rozwój innowacji w regionie.

Ponadto RMB charakteryzuje się ogromnym potencjałem do wykorzystania efektu synergii polityki w zakresie badań i innowacyjności, która jest potrzebna aby poprawić konkurencyjność i wyniki gospodarcze, jak również polityki potrzebnej do sprostania dużym wyzwaniom społecznym, takim jak zmiana klimatu, energetyka, oszczędne gospodarowanie zasobami, produkcja żywności, pomoc społeczna, służba zdrowia i zmiany demograficzne.

Celem interwencji w ramach programu jest tworzenie warunków ramowych sprzyjających innowacjom nietechnologicznym. W szczególności w ramach omawianego celu szczegółowego program dąży do wspierania działań na rzecz zwiększania zdolności uczestników innowacji (podmiotów pośredniczących w innowacji, organów publicznych, instytucji badawczych, przedsiębiorstw) do generowania innowacji nietechnologicznych.

W ramach tego celu szczegółowego należy położyć szczególny nacisk na innowacje społeczne, wyrównywanie szans, jak również zwiększanie potencjału sektora kultury, branż kreatywnych i turystyki. Orientacja na innowacje nietechnologiczne stwarza też liczne szanse dla przedsiębiorstw. W związku z tym należy rozważyć działania wspomagające wprowadzanie innowacji przez przedsiębiorstwa oraz rozwój MŚP i dostęp do rynku. Ponadto należy poszerzyć bazę innowacji poprzez zaangażowanie użytkowników, m.in. nawiązywanie współpracy z organizacjami non-profit

i władzami publicznymi. Myślenie projektowe stanowi tutaj warunek znalezienia nowych rozwiązań w łańcuchu innowacji od zapotrzebowania aż po użytkowników końcowych.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Działania łączące techniczne i nietechniczne podejścia wspierające promocję i wykorzystanie nowych koncepcji (produktów, usługi modeli), które spełniają potrzeby społeczne RMB skuteczniej niż dotychczas stosowane metody, m.in. walidacja proponowanych koncepcji poprzez bezpośrednie zaangażowanie użytkowników, np. tworzenie obejmujących cały RMB sieci w zakresie bezpieczeństwa żywności lub wspierania dobrostanu starzejącego się społeczeństwa dzięki innowacyjnym rozwiązaniom łączącym ICT i opiekę zdrowotną;
- Opracowanie innowacyjnych rozwiązań włączających usługi ICT do procesów biznesowych w celu zwiększenia konkurencyjności i perspektyw rozwoju przedsiębiorstw;
- Działania na rzecz promowania i wykorzystania szans dla biznesu wynikających z dużych wyzwań społecznych, np. identyfikacja i implementacja nowych metod wspierania szybko rozwijających się przedsiębiorstw;
- Działania (np. sieci prekursorskie, modele zarządzania bodźcami i ryzykiem, zaangażowanie mieszkańców gminy, organizacji non-profit w planowanie usług) ukierunkowane na odnowienie usług publicznych poprzez innowację, a w szczególności nacisk na partnerstwo publiczno-prywatne, zaangażowanie użytkowników, pozyskiwanie innowacji i kupony (*voucher*) innowacyjności;
- Wspólne tworzenie i implementacja wytycznych dotyczących integracji zainspirowanych przez użytkowników koncepcji w dokumentach regulacyjnych na szczeblu krajowym i regionalnym;
- Wspólne opracowywanie produktów i usług (np. ośrodki wsparcia połączone w sieć) wspierających innowacje społeczne i usługi dla innowacji (w tym projektowanie) oraz wspieranie przedsiębiorczości w sektorze kultury i tworzenie miejsc pracy w branżach kreatywnych;
- Pilotowanie działań zmierzających do połączenia sektora kultury i branż kreatywnych z tradycyjnymi branżami w celu zwiększenia ich wartości;
- Uświadamianie przedsiębiorstwom możliwości wykorzystania żywych laboratoriów; działania ukierunkowane na gromadzenie i wymianę metodologii i najlepszych praktyk w zakresie badań, modyfikacji i wspólnego tworzenia produktów i usług wspólnie z użytkownikami z użyciem żywych laboratoriów;
- Działania na rzecz lepszego wsparcia pośredników innowacji dla MŚP w celu zwiększenia ich zdolności do internacjonalizacji oraz dostępu do rynków w RMB i poza nim jak również w celu poprawy powiązań z innymi MŚP oferującymi usługi komplementarne;

- Opracowanie i testowanie działań wspomagających międzysektorowe nawiązywanie kontaktów między MŚP, jak również działania wspierające komercjalizację i ekspansję na nowe rynki;
- Opracowywanie programów na rzecz zwiększania świadomości i pozyskiwania umiejętności w celu stymulowania innowacji ekologicznych w MŚP jak również na rzecz umożliwiania dostępu do środków finansowych na rozwój i komercjalizację produktów innowacyjnych ekologicznie obciążonych wysokim ryzykiem;
- Tworzenie niskokosztowych instrumentów służących do przekazywania i wymiany wiedzy i umiejętności wspomagających rozwój biznesu w regionie Morza Bałtyckiego;
- Wspólne działania ułatwiające handel poprzez innowacyjne podejście do np. tworzenia standardów produktów, wprowadzanie e-przetargów i e-fakturowania, kontroli procesu, pakowania, znakowania i przechowywania;

Pilotaż działań promujących innowacje przez wykorzystanie ICT w działalności małych i średnich przedsiębiorstw, np. stworzenie systemów bonów, wspieranie usług „cloud computing” (chmura obliczeniowa)

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne zaangażowane w kształtowanie systemów innowacyjnych;
- Przedsiębiorstwa (szczególny nacisk kładzie się na udział MŚP, w tym przedsiębiorstw z sektora usług);
- Stowarzyszenia biznesowe i rzemieślnicze i inni pośrednicy;
- Instytucje akademickie i badawcze;
- Sieci i klastry wspierające innowacje;
- Uczestnicy sektora społecznego, np. organizacje pozarządowe przyczyniające się do wykorzystania kreatywnego potencjału, przedsiębiorstwa społeczne, itd.;
- Regionalne agencje/instytucje ds. rozwoju i planowania.

Wnioski dotyczące nowych projektów w ramach celów szczegółowych 1.2 i 1.3 powinny uwzględniać osiągnięcia projektów w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013, takich jak StarDust, Urban Creative Poles, BaltFood, BSHR HealthPort i SUBMARINER. Między innymi są to osiągnięcia systemów wspomagających generowanie innowacyjnych rozwiązań w odpowiedzi na duże wyzwania społeczne, osiągnięcia dotyczące wspierania dostępu do rynków dla MŚP z branż kreatywnych jak również osiągnięcia w zakresie zastosowania wiedzy sektorowej w innowacjach i wprowadzaniu ich na rynek.

Zasięg geograficzny:

Całe terytorium Regionu Morza Bałtyckiego. Szczególny nacisk kładzie się na współpracę z partnerami z południowo-wschodniej części regionu. Program umożliwia również współpracę

z uczestnikami zlokalizowanymi poza ścisłymi granicami RMB, aby wzmocnić istniejące sieci współpracy.²

2.A.6.2. Kierunkowe zasady wyboru operacji

Priorytet inwestycyjny	-
Kierunkowe zasady wyboru projektów są identyczne dla wszystkich priorytetów i zostały streszczone w sekcji 5.1.	

2.A.6.3. Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych (w stosownych przypadkach)

Priorytet inwestycyjny	-
Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	-
Nie dotyczy	

2.A.6.4. Planowane wykorzystanie dużych projektów (w stosownych przypadkach)

Priorytet inwestycyjny	-
W ramach Programu nie będą wspierane duże projekty o budżecie przekraczającym 50 milionów EUR (EFRR).	

² Należy pamiętać, że decyzja dotycząca kwalifikowalności kosztów partnerów spoza obszaru objętego programem zostanie podjęta na późniejszym etapie podczas procesu programowania.

2.A.6.5. Wskaźniki produktu (w podziale na priorytety inwestycyjne)

Tabela 4: Wspólne i specyficzne dla programu wskaźników produktu

Priorytet inwestycyjny 1a: Udoskonalanie infrastruktury badań i innowacji i zwiększanie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji, w szczególności tych, które leżą w interesie Europy

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (nazwa wskaźnika)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	Liczba	7	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO02	Liczba udokumentowanych nowo utworzonych produktów i usług rynkowych	Liczba	4	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO26	Liczba przedsiębiorstw współpracujących z instytucjami badawczymi	Liczba	50	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO27	Inwestycje prywatne odpowiadające publicznemu wsparciu dla innowacji oraz B&R	Wartość wkładu prywatnego	1 846 815	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO04	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących niefinansowe wsparcie	Liczba	60	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO01	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	Liczba	63	Raporty z realizacji projektu	rocznie

Priorytet inwestycyjny 1b: Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, ekoinnowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (nazwa wskaźnika)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	Doświadczenia w zakresie uczenia się	25	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO02	Liczba udokumentowanych nowo utworzonych produktów i usług rynkowych	Produkty i usługi rynkowe	6	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO26	Liczba przedsiębiorstw współpracujących z instytucjami badawczymi	Przedsiębiorstwa	170	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO27	Inwestycje prywatne odpowiadające publicznemu wsparciu dla innowacji oraz B&R	Wartość wkładu prywatnego	6 595 766	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO04	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących niefinansowe wsparcie	Przedsiębiorstwa	200	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO01	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	Przedsiębiorstwa	207	Raporty z realizacji projektu	rocznie

2.A.7 Ramy wykonania

Tabela 5: Ramy wykonania dla osi priorytetowej

Oś priorytetowa	Rodzaj wskaźnika (Kluczowy etap wdrażania, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu, w stosownych przypadkach wskaźnik rezultatu)	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru, w stosownych przypadkach	Cel pośredni na 2018 r.	Cel końcowy (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika, w stosownych przypadkach
	Wskaźnik finansowy	FI01	scertfikowane wydatki	euro	20 591 661	102 958 307	Raporty z realizacji projektów	Cel na 2018 r.: 20% wszystkich wydatków kwalifikowalnych Cel na 2023 r.: 100% wszystkich wydatków kwalifikowalnych
	Wskaźnik produktu	PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się z w pełni wdrożonych projektów (rzeczywiste osiągnięcia)	liczba	0	32	Raporty z realizacji projektów	Wskaźnik produktu odnosi się do 100% alokacji finansowej na priorytet, przy założeniu, że od każdego projektu oczekuje się opracowania i udokumentowania przynajmniej jednego wspólnie nabytego doświadczenia
	Kluczowy etap wdrażania	KIS01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się z wybranych projektów (prognozy dostarczone przez beneficjentów)	liczba	32	32	Formularz aplikacyjny zatwierdzonych projektów	

2.A.8. Kategorie interwencji

Kategorie interwencji odpowiadające treści osi priorytetowej w oparciu o klasyfikację przyjętą przez Komisję oraz szacunkowy podział wsparcia Unii.

Tabele 6-9: Kategorie interwencji

Tabela 6: Wymiar 1 Zakres interwencji		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
1	58	2 638 307
1	59	2 638 307
1	60	18 468 146
1	61	2 638 307
1	62	2 638 307
1	63	7 914 920
1	64	5 276 613
1	65	5 276 613
1	66	2 638 307
1	67	5 276 613
1	69	5 276 613
1	71	2 638 307
1	73	2 638 307
1	75	2 638 307
1	77	5 276 613
1	82	2 638 307
1	106	2 638 307

1	119	8 268 611
----------	------------	------------------

Tabela 7: Wymiar 2 Forma finansowania

Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
1	01	87 417 812

Tabela 8: Wymiar 3 Typ obszaru

Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
1	04	87 417 812

Tabela 9: Wymiar 6 Terytorialne mechanizmy wdrażania

Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
1	07	87 417 812

2.A.9. Podsumowanie planowanego wykorzystania pomocy technicznej, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny instytucji zaangażowanych w zarządzanie programami i ich kontrolę oraz beneficjentów oraz, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny właściwych partnerów uczestniczących we wdrażaniu programów (w stosownych przypadkach)

<i>Oś priorytetowa</i>	
<i>Nie dotyczy</i>	

2.A.1 Oś priorytetowa 2 Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi

<i>Nr identyfikacyjny osi priorytetowej</i>	Priorytet 2
<i>Nazwa osi priorytetowej</i>	Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi

☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych utworzonych na poziomie Unii.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana przy zastosowaniu formuły rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność poprzez rozwój lokalny kierowany przez społeczność lokalną.	

2.A.2 Uzasadnienie utworzenia osi priorytetowej obejmującej więcej niż jeden cel tematyczny
(w stosownych przypadkach)

Nie dotyczy

2.A.3 Fundusz i podstawa dla kalkulacji wsparcia Unii

<i>Fundusz</i>	<i>Fundusze unijne (EFRR i EIS)</i>
<i>Podstawa kalkulacji (wydatki kwalifikowalne ogółem lub publiczne wydatki kwalifikowalne)</i>	<i>Wydatki kwalifikowalne ogółem</i>

2.A.4 Priorytet inwestycyjny

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie</i>
-------------------------------	---

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Wspieranie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym</i>
-------------------------------	--

2.A.5. Cele szczegółowe priorytetu inwestycyjnego i oczekiwane rezultaty

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	2.1 „Czyste wody”: <i>Wzrost efektywności gospodarki wodnej ukierunkowanej na redukcję napływu biogenów oraz zmniejszenie zrzutu substancji niebezpiecznych do Morza Bałtyckiego i wód regionalnych w oparciu o zwiększony potencjał publicznych i prywatnych uczestników procesów dotyczących jakości wody</i>
<i>Rezultaty, które państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu Unii</i>	Większy potencjał władz publicznych i podmiotów prywatnych i publicznych (z sektora gospodarki wodnej, sektora rolniczego, leśnictwa, rybołówstwa, itd.) do usprawnienia gospodarki wodnej. Rezultatem będzie redukcja eutrofizacji i zmniejszenie zrzutu substancji niebezpiecznych do wód regionalnych i Morza Bałtyckiego.

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Wspieranie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	2.2 „Energia odnawialna”: <i>Zwiększenie produkcji zrównoważonych odnawialnych źródeł energii w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących</i>

	w planowaniu i dostarczaniu energii
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większy potencjał podmiotów z sektora publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu i dostarczaniu energii (władze publiczne, agencje ds. energetyki, gospodarki wodnej, leśnictwa, podmioty zajmujące się doradztwem rolniczym, przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe), umożliwiające zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Rezultatem będzie lepsze wykorzystanie szans na rozwój ekologiczny w regionie Morza Bałtyckiego oraz większa efektywność gospodarcza w zainteresowanych sektorach.

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Wsparcie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	2.3 „Efektywność energetyczna”: Zwiększenie efektywności energetycznej w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu energii
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większy potencjał podmiotów z sektora publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu energii (władze publiczne, agencje ds. energetyki, przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe), umożliwiające zwiększenie efektywności energetycznej. Rezultatem będzie większa regionalna efektywność energetyczna i wniesienie wkładu w uznanie RMB jako regionu neutralnego z punktu widzenia klimatu.

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Wsparcie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym</i>
---------------------------	--

<i>Cel szczegółowy</i>	2.4 „Zasobooszczędny niebieski wzrost”: Promowanie zrównoważonego niebieskiego wzrostu przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami w oparciu o większą zdolność władz publicznych i podmiotów w sektorach niebieskiej gospodarki
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większy potencjał władz publicznych, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych w sektorach niebieskiej gospodarki do zrównoważonego rozwoju przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami. Rezultatem będzie większa regionalna efektywność ekonomiczna, ponieważ podmioty na szczeblu regionalnym i lokalnym będą mogły w ramach swojej codziennej działalności wykorzystywać nowe metody zrównoważonego niebieskiego wzrostu przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami.

Tabela 3: Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu (w podziale na cele szczegółowe)

Cel szczegółowy 2.1 „Czyste wody”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
2.1.1	Potencjał władz publicznych/ praktyków (sektorów gospodarki wodnej, rolnictwa, leśnictwa, rybołówstwa itp.) w obszarze Programu do wdrożenia metod zmniejszenia napływu biogenów i zrzutu substancji niebezpiecznych	analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,7)	2014	Od średniej do dobrze (3,6) koncentracja na większej zdolności pozyskiwania nowych zasobów finansowych	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 2.2 „Energia odnawialna”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
2.2.1	Potencjał podmiotów publicznych i prywatnych zaangażowanych w planowanie i dostaw energii (władz publicznych, agencji energetycznych, gospodarki odpadami, leśnictwa, doradztwa rolniczego, przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych) w obszarze Programu do wdrożenia środków zwiększenia wykorzystania zrównoważonych odnawialnych źródeł energii	analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Od podstawy do średniej (2,4)	2014	Od średniej do dobrze (3,5) koncentracja na większej zdolności do działania w środowisku międzynarodowym	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 2.3 „Efektywność energetyczna”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
2.3.1	Potencjał podmiotów publicznych i prywatnych zaangażowanych w planowanie energetyczne (władz publicznych, agencji energetycznych, przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych) w obszarze Programu do wdrożenia środków na rzecz zwiększenia efektywności energetycznej	analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Od podstawy do średniej (2,6)	2014	Od średniej do dobrze (3,5) koncentracja na większej zdolności pozyskiwania nowych zasobów finansowych	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 2.4 „Zasobooszczędny niebieski wzrost”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1	Potencjał władz publicznych, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych w obszarze Programu do wdrożenia środków wspierających zrównoważoną działalność gospodarczą w sferze niebieskiego wzrostu	Analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,8)	2014	Od średniej do dobrze (3,6) koncentracja na bardziej efektywnym wykorzystaniu zasobów ludzkich i technicznych	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

2.A.6. Przedsięwzięcia, które mają zostać objęte wsparciem w ramach priorytetu (w podziale na priorytety inwestycyjne)

2.A.6.1. Opis typów i przykładów przedsięwzięć, które mają zostać objęte wsparciem, ich oczekiwany wkład w realizację odpowiednich celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, wskazanie głównych grup docelowych, poszczególnych terytoriów docelowych i typów beneficjentów

Priorytet inwestycyjny	Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie
------------------------	--

Cel szczegółowy 2.1 „Czyste wody”

Wzrost efektywności gospodarki wodnej ukierunkowanej na redukcję napływu biogenów oraz zmniejszenie zrzuć substancji niebezpiecznych do Morza Bałtyckiego i wód regionalnych w oparciu o zwiększony potencjał publicznych i prywatnych uczestników procesów dotyczących jakości wody

W ciągu ostatnich dziesięciu lat gospodarka wodna w regionie Morza Bałtyckiego uległa poprawie, co poskutkowało znacznym zmniejszeniem obciążenia związkami fosforu i niektórymi substancjami niebezpiecznymi³. Pomimo tego postępu cele dotyczące redukcji biogenów wyznaczone w planie działania w zakresie ochrony Morza Bałtyckiego HELCOM nie zostały w pełni osiągnięte. W całym Morzu Bałtyckim należy zredukować związki azotu fosforu. Co oznacza potrzebę jeszcze większego ich zmniejszenia w źródłach śródlądowych i przybrzeżnych ze względu na retencję w zlewni. Również większość obszaru Morza Bałtyckiego scharakteryzowano jako „zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi”.

Stężenia niektórych substancji niebezpiecznych (np. farmaceutyki) wzrosły. Zanieczyszczenie przez napływ biogenów z np. odpadów domowych i przemysłowych obiektów uzdatniania wody, terenów rolniczych i lasów, jak również substancji niebezpiecznych np. ze składowisk odpadów, zakładów przemysłowych i broni chemicznej na dnie morza ma negatywny wpływ na wyniki gospodarcze regionu (np. rybołówstwo, turystyka nadmorska, żeglarstwo rekreacyjne). Ponadto, te źródła zanieczyszczeń wpływają na różnorodność biologiczną w regionie Morza Bałtyckiego, zarówno na obszarach lądowych, jak i na morzu i mają negatywny wpływ na obszary chronione, kluczowe dla zachowania i wzmacniania bioróżnorodności.

Także zmiana klimatu wpływa na stan środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego i bioróżnorodność w regionie. Na przykład eutrofizacja może się nasilać, powodując że środki obecnie stosowane przez HELCOM BSAP będą mniej skuteczne. Bardziej ekstremalne zjawiska pogodowe, w warunkach zmieniającego się klimatu, mogą powodować wypadki technologiczne, np. w obrębie budowli nabrzeżnych i na otwartym morzu (platform wiertniczych i rafinerii), powodując wyciek substancji niebezpiecznych do wód morskich. Może się również zwiększać zakwaszenie wód rzecznych.

³ Substancje niebezpieczne to takie substancje, które są toksyczne, trwałe i ulegają bioakumulacji (np. akumulują pestycydy lub inne substancje organiczne w organizmach), lub szkodzą w inny sposób (np. wywierają wpływ na układy hormonalny i immunologiczny (definicja HELCOM)).

Z tych względów program ma na celu wzmocnienie potencjału instytucjonalnego podmiotów publicznych i prywatnych w celu wspólnego opracowania i wdrożenia strategii i środków poprawy stanu wód Morza Bałtyckiego, śródlądowych oraz gruntowych. W szczególności program dąży do wspierania transnarodowego dialogu między władzami w obszarze BSR z różnych sektorów zajmujących się kwestiami jakości wody, ponieważ jest potrzeba i wola udziału w takim procesie.

Taki dialog powinien poprawić zarządzanie międzysektorowe oraz ułatwić wdrażanie istniejących strategii i planów działania w celu zapewnienia realizacji celów środowiskowych ustalonych na poziomie panbałtyckim (np. w HELCOM BSAP). Ponadto, w celu zwalczania nasilającej się eutrofizacji i w odpowiedzi na potrzeby gospodarcze i środowiskowe, zasoby ludzkie i techniczne powinny być bardziej efektywnie wykorzystywane. Może to obejmować pilotaż nowych rozwiązań w zakresie gospodarki wodnej i zakotwiczenie ich w codziennej praktyce, np. recykling i usuwaniu biogenów i substancji niebezpiecznych (np. ze źródeł domowych i przemysłowych) i modeli zarządzania wodą w różnych sektorach (np. wydajne metody obróbki, przetwarzania składników odżywczych i zapobieganie akumulacji biogenów z nawozów rolniczych).

Działania mogą koncentrować się na tworzeniu rozwiązań dla wyceny usług ekosystemów oraz ustanowieniu skutecznych systemów kompensacyjnych, aby zachęcić do gospodarki cyrkularnej, optymalizacji łańcucha wartości i zmniejszyć zrzut biogenów. Ponadto strategie regionalne dotyczące adaptacji do zmian klimatu mogą być postrzegane jako działanie na rzecz ograniczenia eutrofizacji. Aby zapobiec uwalnianiu substancji niebezpiecznych do morza lub w wód śródlądowych, albo ograniczyć te procesy, należy poprawić potencjał władz i praktyków. Pod uwagę można wziąć rozwiązania w zakresie np. obsługi odpadów i śmieci morskich oraz składowisk odpadów, integracji zagospodarowania przestrzennego wybrzeża z planowaniem awaryjnym pozwalającym na podjęcie szybkich działań, np. w wypadku wycieku ropy, konieczności reagowania na oddziaływanie broni chemicznej i innych środków bojowych w Morzu Bałtyckim.

W ramach projektów wdrożonych podczas programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 skutecznie zajęto się tematyką gospodarki wodnej. Rezultatem tych projektów było zdobycie nowych informacji i opracowanie rozwiązań w zakresie przeciwdziałania zanieczyszczeniu wód, np. usuwanie związków fosforu w pilotażowych oczyszczalniach odpadów i obróbka osadu (PURE i PRESTO), regionalne plany działania w zakresie ochrony dorzeczy (WATERPRAXIS), ocena wybranych substancji niebezpiecznych i rekomendacje dotyczące środków kontroli (COHIBA), opracowanie i rozpowszechnianie dobrych praktyk i technologii w zakresie gospodarki składnikami pokarmowymi pochodzącymi z produkcji rolniczej (Baltic COMPASS, Baltic Deal Baltic MANURE), gospodarka wodna w krajobrazach leśnych (Baltic Landscape).

W propozycjach projektów należy uwzględnić osiągnięcia ww. projektów i wykorzystać zdobytą wiedzę i doświadczenie, aby poczynić dalszy postęp w tym kierunku. Ponadto przygotowując nowe wnioski należy uwzględnić osiągnięcia projektów wdrożonych w ramach HELCOM, BONUS, Partnerstwa Północnego w zakresie środowiska, Rady Państw Morza Bałtyckiego, itd. Takie działania powinny wzmocnić instytucjonalizację wiedzy i kompetencji do zaawansowanego wdrażania wspólnych priorytetów środowiskowych, poczynwszy od fazy pilotażowej aż po szeroką realizację w całym RMB. W ramach działań należy uwzględnić również ich potencjał na wzmocnienie regionalnego rozwoju i tworzenie nowych miejsc pracy w RMB. We wnioskach trzeba określić sposób poprawy regionalnej efektywności w ważnych sektorach gospodarki Regionu Morza Bałtyckiego (np. gospodarka ściekami i jej powiązanie z sektorem energetycznym w oparciu o analizę możliwości wykorzystania osadu, zrównoważone rolnictwo, umożliwiające zwiększenie produkcji żywności, itd.).

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Opracowywanie i wdrażanie zintegrowanych planów działania na rzecz ochrony Morza Bałtyckiego i regionalnych wód śródlądowych z uwzględnieniem wyznaczenia bardziej restrykcyjnych celów w ramach zobowiązań międzyrządowych (np. plan działania dla Morza Bałtyckiego HELCOM);
- Pilotaż międzysektorowej, zorientowanej na politykę współpracy między podmiotami, których działalność ma wpływ na jakość wód (np. organy administracji publicznej, podmioty odpowiedzialne za gospodarkę wodną, rolnictwo, akwakulturę, leśnictwo, różnorodność biologiczną, producenci technologii);
- Opracowywanie regionalnych strategii dla zintegrowanego monitoringu i koordynacji przepływu biogenów i substancji niebezpiecznych, w tym strategii w zakresie gospodarki składnikami pokarmowymi w Regionie Morza Bałtyckiego obejmującej wody otwarte, przybrzeżne i śródlądowe;
- Tworzenie i testowanie sektorowych modeli zarządzania (np. w rolnictwie, leśnictwie, itd.) ukierunkowanych także na ochronę bioróżnorodności;
- Opracowywanie i wdrażanie regionalnych strategii w zakresie dostosowania do zmiany klimatu;
- Opracowywanie i wdrażanie strategii i działań ukierunkowanych na zagrożenia spowodowane chemicznymi środkami bojowymi znajdujące się pod powierzchnią wody;
- Wprowadzanie zaawansowanych/ innowacyjnych działań w dziedzinie równoważonego środowiskowo i wykonalnego pod względem ekonomicznym recyklingu, środków naprawczych i redukcji substancji niebezpiecznych i biogenów, w tym inwestycji pilotażowych, i instytucjonalizacja metod w codziennej praktyce właściwych instytucji zajmujących się jakością wody (w tym zielonymi technologiami, rozwiązaniami wysokiego szczebla oraz wchłanianiem biogenów w morzu i systemami handlu biogenami); Udoskonalenie istniejących systemów monitorowania gospodarki wodnej i raportowania wykorzystywanych do podejmowania decyzji z ukierunkowaniem na spójność i porównywalność danych w krajach RMB;
- Zintegrowanie planowania przestrzennego obszarów przybrzeżnych z planami awaryjnymi;
- Planowanie i wdrażanie działań szkoleniowych w całym regionie Morza Bałtyckiego w oparciu o dobre praktyki w zakresie zmniejszania uwalniania biogenów i substancji niebezpiecznych, recyklingu i usuwania biogenów i substancji niebezpiecznych ze źródeł punktowych (np. oczyszczalnie ścieków, obiekty gospodarki ściekowej lub obiekty przemysłowe) i źródeł rozproszonych (np. grunty rolne, obszary związane z rybołówstwem lub leśnictwem);
- Opracowywanie innowacyjnych programów kompensacyjnych w zakresie usług na rzecz ekosystemu w celu redukcji i wchłaniania biogenów;

- Opracowywanie i testowanie metodologii oszacowania wartości usług ekosystemu oraz ustanawianie skutecznych programów kompensacyjnych.

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za gospodarkę wodną na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym jak również stowarzyszenia takich służb;
- Organizacje międzyrządowe (np. HELCOM, VASAB);
- Agencje na rzecz ochrony środowiska i stowarzyszenia ekologiczne;
- Oczyszczalnie ścieków;
- Instytucje z określonych sektorów mających wpływ na jakość wód (np. rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo, odpowiedzialne za planowanie przestrzenne wybrzeży, awaryjne planowanie i reagowanie itd.);
- Organizacje pozarządowe (ekologia, ochrona wód, rolnictwo, sektor farmaceutyczny, itd.);
- Przedsiębiorstwa;
- Instytucje akademickie i naukowe

Zasięg geograficzny:

Cały obszar Morza Bałtyckiego, wód przybrzeżnych jak również cały obszar zlewni w regionie Morza Bałtyckiego. Program umożliwia współpracę z uczestnikami zlokalizowanymi poza ścisłymi granicami RMB, aby wzmocnić istniejące sieci współpracy.

Priorytet inwestycyjny	<i>Wspieranie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym</i>
------------------------	--

Cel szczegółowy 2.2 „Energia odnawialna”

Zwiększenie produkcji zrównoważonych odnawialnych źródeł energii w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu i dostarczaniu energii

Obecnie kraje RMB zależą od paliw kopalnych. Większość krajów w Regionie Morza Bałtyckiego sporządziła plany działania w zakresie pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych, określające cele w zakresie udziału energii ze źródeł odnawialnych, zgodnie z celem zwiększenia zużycia energii odnawialnej do 20% całkowitego zużycia energii w 2020 roku. Udział ten waha się od 49% w Szwecji do 15% w Polsce. Wyższy udział odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym zmniejszy zależność regionu od importu paliw kopalnych i ograniczy wysoką emisję gazów cieplarnianych przypisywanych ich stosowaniu. Wzrost produkcji energii ze źródeł odnawialnych będzie miał

pozytywny wpływ na gospodarkę i zatrudnienie w RMB gdy otwarte zostaną nowe miejsca pracy związane z ekologią.

Kraje RMB posiadają potencjał na zwiększenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych dzięki dostępnym w regionie zasobom. Niektóre z projektów badawczych (np. BASREC) potwierdziły ten potencjał. Podejście dostosowane do potrzeb danego obszaru umożliwia wykorzystanie ukrytego potencjału gospodarczego regionu i zapewnia bodziec do jego rozwoju. Jednakże w celu osiągnięcia wyznaczonych celów należy zwiększyć potencjał zarówno publicznych, jak i prywatnych podmiotów działających w sektorze energetycznym do produkcji i wykorzystywania energii odnawialnej. Ponadto, aby lepiej wykorzystać potencjał regionu należy opracować lub doskonalić rozwiązania dotyczące przechowywania i dystrybucji energii ze źródeł odnawialnych.

Tak więc, aby odblokować możliwości dla zielonego wzrostu program jest ukierunkowany na propozycje, które wzmocnią potencjał publicznych i prywatnych podmiotów w zakresie produkcji energii odnawialnej z wykorzystaniem zasobów naturalnych dostępnych w regionie (np. wiatr od lądu i od morza, woda, źródła słoneczne/geotermalne, biomasa z rolnictwa i leśnictwa, obornik i zasoby wodne), jak również odpadów. Zastosowanie rozwiązań wykorzystujących odpady do produkcji energii nie tylko przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej, ale także usprawni politykę w zakresie gospodarki odpadami. Aby umożliwić wykorzystanie zasobów w zrównoważony sposób (np. biomasa), potrzebne jest zintegrowane podejście do produkcji energii ze źródeł odnawialnych.

Te sprawdzone zielone rozwiązania innowacyjne w zakresie produkcji energii ze źródeł odnawialnych powinny być lepiej zintegrowane w ramach strategii regionalnych. Dalsze propozycje mogą poprawić zdolność planowania regionalnego dla energii ze źródeł odnawialnych poprzez rozwój i wprowadzenie aktywnych instrumentów polityki regionalnej.

Ponadto program jest ukierunkowany na projekty dotyczące wzmacniania potencjału publicznych i prywatnych podmiotów do wspólnego opracowywania i doskonalenia możliwości gromadzenia energii i jej dystrybucji (tworzenie i reorganizacja inteligentnych sieci energetycznych, integracja metod gromadzenia energii). Wspierane będą również wnioski dotyczące koordynacji sieci energetycznych (elektroenergetycznych, gazowych, grzewczych). Może to usprawnić metody gromadzenia energii i integracji odnawialnych źródeł energii z systemem energetycznym RMB.

Przygotowując przedsięwzięcia należy uwzględnić osiągnięcia projektów Bioenergy Promotion w zakresie zrównoważonej produkcji bioenergii oraz osiągnięcia projektów MANURE i REMOWE w zakresie wytwarzania energii z odpadów.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Opracowywanie polityki zachęt dla zwiększenia produkcji energii ze źródeł odnawialnych dostępnych w regionie;
- Testowanie innowacyjnych rozwiązań ekologicznych w zakresie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, w tym inwestycje pilotażowe;
- Ewaluacja i testowanie alternatywnych technologii pozyskiwania energii z odpadów (np. fermentacja beztlenowa, spalanie);

- Doskonalenie zrównoważonych sieci energetycznych (np. tworzenie i reorganizacja inteligentnych i morskich sieci energetycznych, elektrownie wirtualne, integracja gromadzenia energii);
- Prezentacja i wdrażanie innowacyjnych technologii gromadzenia energii ze źródeł odnawialnych oraz modeli dystrybucji.

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne w zakresie zasobów naturalnych, planowania i dostaw energii na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym;
- Krajowe i regionalne agencje energetyczne;
- Agencje ds. gospodarki odpadami;
- Podmioty zajmujące się doradztwem w zakresie leśnictwa i rolnictwa;
- Przedsiębiorstwa energetyczne;
- Organizacje pozarządowe;
- Instytucje akademickie i naukowe

Cel szczegółowy 2.3 „Efektywność energetyczna”

Zwiększenie efektywności energetycznej w oparciu o większy potencjał sektorów publicznego i prywatnego uczestniczących w planowaniu energii

RMB charakteryzuje się znacznie zróżnicowanym poziomem efektywności energetycznej, która wymaga poprawy zwłaszcza we wschodniej części regionu. Sytuację dodatkowo utrudniają nieuchronne skutki zmiany klimatu mogące skutkować wzrostem kosztów ogrzewania i klimatyzacji. W RMB brakuje wyraźnego planu transformacji (z nielicznymi wyjątkami) w kierunku niskiego zużycia energii w miastach i regionach. Aspekty związane z efektywnością energetyczną (np. sektor mieszkalny, grzewczy, odbiór odpadów, przestrzeń publiczna) nie są jeszcze dobrze zintegrowane z regionalnym planowaniem. Często brakuje w tym zakresie woli politycznej, zdolności regionalnych planistów oraz innych podmiotów; brakuje również dedykowanych struktur wspierających współpracę między władzami i organami administracyjnymi różnego szczebla.

Region posiada znaczący potencjał na zwiększenie oszczędności energii i zmniejszenie swojego wpływu na klimat dzięki lepszym strategiom rozwoju obszarów miejskich i wiejskich. W związku z tym cel szczegółowy jest ukierunkowany na opracowywanie i testowanie rozwiązań politycznych, instytucjonalnych i finansowych jak również opracowywanie programów szkoleniowych dla profesjonalistów oraz zakorzenienie ich w codziennej praktyce władz publicznych i instytucji energetycznych odpowiedzialnych za planowanie w zakresie energetyki. Sektor transportu pokazuje również duży potencjał do oszczędzania energii. Działania na ten temat (np. optymalizacji logistyki miejskiej, żeglugi bliskiego zasięgu morskiego i śródlądowej) powinny być objęte priorytetem 3 "zrównoważony transport". W ten sposób działania te przyczynią się do osiągnięcia celu zwiększenia efektywności energetycznej o 20% do roku 2020. Zostaną otwarte nowe miejsca pracy będą otwarte

i zredukowana zostanie presja społeczna. Bardziej energooszczędne ogrzewanie wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i poprawi jakość powietrza.

W ramach niniejszego celu szczegółowego program wspiera przedsięwzięcia wzmacniające potencjał publicznych i prywatnych użytkowników do poprawy efektywności energetycznej podczas projektowania nowych osiedli lub modernizacji budynków, zwłaszcza w miastach, które są głównymi konsumentami energii i umożliwiają najbardziej efektywne kosztowo oszczędności. Ponadto wnioski projektowe mogą być ukierunkowane na opracowywanie scenariuszy, w tym konkretnych działań dla regionów neutralnych z punktu widzenia klimatu, współpracę z przedsiębiorstwami energetycznymi oraz innowacyjne modele finansowania efektywności energetycznej.

Należy również promować oszczędność energii w procesie wytwarzania produktów i usług poprzez inicjatywy polityczne, umożliwiając transformację w kierunku ekologicznej przedsiębiorczości.

Opracowując projekty należy uwzględnić rezultaty projektu Urb.Energy w zakresie efektywności energetycznej w planowaniu urbanistycznym oraz rezultaty projektu PEA w zakresie publicznej gospodarki energetycznej. Dodatkowo należy zbadać, możliwości współpracy z innymi inicjatywami regionalnymi w celu zapewnienia efektu dźwigni w zakresie efektywności energetycznej. Na przykład współpraca energetyczna dla Regionu Morza Bałtyckiego - BASREC zapewnia platformę dla dialogu na temat polityki energetycznej i kwestii globalnych zmian klimatu.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Udoskonalenie i wdrażanie strategii na rzecz zrównoważonej energetyki w obszarach miejskich i wiejskich w ramach zintegrowanego pakietu działań politycznych, instytucjonalnych, finansowych i technicznych;
- Poprawa koordynacji regionalnego planowania w zakresie energetyki w krajach RMB;
- Opracowywanie i testowanie polityki zachęt na rzecz modernizacji obiektów publicznych i komercyjnych;
- Tworzenie nowych modeli finansowania (np. umowy o poprawę efektywności energetycznej) w zakresie efektywności energetycznej, np. w budynkach lub przedsiębiorstwach produkcyjnych;
- Opracowywanie wielopoziomowych transnarodowych strategii dotyczących optymalizacji zasobów, tworzenia regionów neutralnych z punktu widzenia emisji, w tym transfer modeli współpracy z przedsiębiorstwami energetycznymi w zakresie kompleksowych rozwiązań energetycznych;
- Opracowywanie programów szkoleniowych dla profesjonalistów;
- Opracowywanie zachęt promujących efektywne energetycznie produkty i usługi w przedsiębiorstwach;
- Opracowywanie inicjatyw promujących ekologiczną przedsiębiorczość w celu osiągnięcia efektywności energetycznej.

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za planowanie w zakresie energetyki na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym;
- Władze/instytucje publiczne na szczeblu lokalnym i regionalnym (np. miasta, gminy) odpowiedzialne za zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, będące właścicielami nieruchomości i deweloperami;
- Krajowe i regionalne agencje energetyczne;
- Przedsiębiorstwa energetyczne;
- Przedsiębiorstwa;
- Organizacje pozarządowe;
- Instytucje akademickie i naukowe.

Zasięg geograficzny (dla celów szczegółowych 2.2 and 2.3):

Cały Region Morza Bałtyckiego. Program zapewnia przestrzeń do współpracy z podmiotami znajdujących się poza formalnymi granicami regionu Morza Bałtyckiego w celu wzmocnienia istniejących sieci współpracy.

Cel szczegółowy 2.4 „Zasobooszczędny niebieski wzrost”

Promowanie zrównoważonego niebieskiego wzrostu przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami w oparciu o większy potencjał władz publicznych i podmiotów w sektorach niebieskiej gospodarki

Działalność człowieka w RMB wywołuje powszechną presję na ekosystemy morskie. Zdolność finansowa gospodarek regionalnych, jest ograniczona. Tak więc, istnieje potrzeba, wdrażania celu strategii Europa 2020 wzrost efektywności zasobów z użyciem niekonwencjonalnych, zintegrowanych i innowacyjnych perspektyw. Niebieski wzrost - rozumiany jako inteligentny, trwały i sprzyjający włączeniu społecznemu wzrost gospodarczy i wzrost zatrudnienia w sektorze morskim i przybrzeżnym - otwiera możliwości dla RMB, ponieważ posiada rosnący potencjał dla gospodarczego wykorzystania zasobów Morza Bałtyckiego oraz ochrony środowiska.

Tak więc program jest ukierunkowany na rozwój sektorów, wykorzystujących zasoby morskie do tworzenia możliwości dla zrównoważonego biznesu. Są to między innymi tradycyjne sektory gospodarki morskiej (np. rybołówstwo lub turystyka przybrzeżna) oraz nowe sektory (np. energetyka wiatrowa i wykorzystująca energię fal, akwakultura, niebieska biotechnologia lub hodowla omułków). Żegluga, kolejny tradycyjny sektor o ogromnym znaczeniu dla niebieskiego wzrostu w BSR jest objęty celami szczegółowymi 3.3 i 3.4. Dodatkowo, cel 2.4 stwarza kolejną szansę na tworzenie transnarodowych (panbałtyckich) klastrów wokół Morza Bałtyckiego lub w niektórych jego częściach (basenie) w celu połączenia wiedzy i wspomagania sukcesu projektów w zakresie niebieskiego wzrostu.

Aby zapobiec negatywnym skutkom dużej presji na newralgiczne zasoby morskie, w tym dziedzictwo naturalne i kulturowe oraz ekosystem, które już dotyka zmiana klimatu, podejście proponowane

w projektach musi być zrównoważone i zasobooszczędne. To także stworzy okazję dla regionu do stania się liderem w dziedzinie zrównoważonego wykorzystania zasobów morskich, na przykład przez wykorzystanie potencjału do rozwoju makroregionu wzorcowego pod względem zintegrowanego zarządzania zasobami dziedzictwa. W związku z tym, program ma na celu budowanie korzystnych warunków ramowych i zwiększenie potencjału władz publicznych i praktyków dla rozwoju rozwiązań w zakresie niebieskiego wzrostu, zapewniając im pole doświadczalne na poziomie transnarodowym.

Dodatkowo, projekty powinny zwiększać zdolność interesariuszy do mediacji w wypadku konfliktu interesów w korzystaniu z zasobów morskich i osiągnięcia synergii między sektorami wdrażającymi podejście Zintegrowanej Polityki Morskiej. Wdrażanie nowych unijnych ram wykonawczych dotyczących morskiego planowania przestrzennego (Dyrektywa 2014/89/EU) może odgrywać ważną rolę w rozwoju sektorów tzw. niebieskiego wzrostu.

Przygotowując nowe projekty należy uwzględnić rezultaty projektów SUBMARINER, AQUABEST i AQUAFIMA w zakresie nowych technologii morskich wnoszących pozytywny wkład w gospodarkę i środowisko. W szczególności projekt SUBMARINER zapewnił całościowy przegląd i ocenę specyficznego potencjału RMB dla rozwoju niebieskiego wzrostu. Z kolei rezultaty dotyczące morskiego planowania przestrzennego projektów BaltSeaPlan i PartiSEApate powinny zostać wzięte pod uwagę w przypadku narzędzi polityk morskich.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Pilotażowe zastosowania zaawansowanych technologii morskich w celu zrównoważonego korzystania z zasobów morskich z możliwością wielokrotnego korzystania z takich zasobów;
- Testowanie modeli dotyczących współpracy międzysektorowej pomiędzy użytkownikami promującymi innowacyjne wykorzystanie zasobów morskich;
- Tworzenie klastrów innowacyjnych, zrównoważonego korzystania z zasobów morskich;
- Opracowywanie propozycji polityki wspierającej możliwości dla biznesu w obszarze niebieskiego wzrostu;
- Wdrażanie inwestycji pilotażowych, przygotowywanie podwalin pod przyszłe projekty na dużą skalę w zakresie niebieskiej gospodarki i oszczędnego gospodarowania zasobami;
- Prowadzenie analiz rynkowych na temat potencjału produktów z zasobów morskich;
- Opracowywanie strategii transnarodowych w zakresie wykorzystania naturalnego i kulturowego dziedzictwa morza i obszarów przybrzeżnych dla zrównoważonego rozwoju biznesu, np. projekty pilotażowe na rzecz bardziej efektywnego gospodarowania zasobami w turystyce morskiej;
- Opracowywanie planów zintegrowanego zarządzania środowiskiem morskim i bioróżnorodnością w basenach morskich;
- Opracowanie ramowych warunków dla włączenia nowych zastosowań zasobów morskich do morskiego planowania przestrzennego;

- Poprawa powiązań między monitorowaniem gospodarki wodnej a systemem raportowania i wyboru lokalizacji / morskiego planowania przestrzennego;
- Testowanie modeli i tworzenie wspólnych norm dotyczących funkcji ekosystemów i harmonizacji transgranicznego planowania przestrzennego obszarów morskich.

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za promocję przemysłu i gospodarki w ramach sektorów niebieskiej gospodarki na poziomie narodowych, regionalnym i lokalnym;
- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za planowanie, gospodarowanie i ochronę zasobów morskich na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym;
- Podmioty z określonych sektorów, korzystające z zasobów morskich (np. energetyka, rolnictwo, rybołówstwo, turystyka morska, itd.);
- Organizacje międzyrządowe (np. HELCOM, VASAB);
- Agencje zajmujące się ochroną środowiska;
- Przedsiębiorstwa działające w sektorze niebieskiego wzrostu;
- Organizacje pozarządowe;
- Instytucje akademickie i naukowe

Zasięg geograficzny:

Cały obszar Regionu Morza Bałtyckiego ze szczególnym naciskiem na obszary przybrzeżne. Program umożliwia współpracę z uczestnikami zlokalizowanymi poza ścisłymi granicami RMB, aby wzmocnić istniejące sieci współpracy.

2.A.6.2. Kierunkowe zasady wyboru operacji

Priorytet inwestycyjny	-
Kierunkowe zasady wyboru projektów są identyczne dla wszystkich priorytetów i zostały streszczone w sekcji 5.1.	

2.A.6.3. Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych (w stosownych przypadkach)

Priorytet inwestycyjny	-
Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	-
Nie dotyczy	

2.A.6.4. Planowane wykorzystanie dużych projektów (w stosownych przypadkach)

Priorytet inwestycyjny	-
W ramach Programu nie będą wspierane duże projekty o budżecie przekraczającym 50 milionów EUR (EFRR).	

2.A.6.5. Wskaźniki produktu (w podziale na priorytety inwestycyjne)

Tabela 4: Wspólne i specyficzne dla programu wskaźników produktu

Priorytet inwestycyjny 6b: Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (nazwa wskaźnika)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	doświadczenia w zakresie uczenia się	12	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO03	Kwota udokumentowanych	Kwota w	9 497 904	Raporty z realizacji	rocznie

	planowanych inwestycji do zrealizowania z innych środków niż programowe	euro		projektu	
PSO04	Liczba zaangażowanych regionalnych/ lokalnych władz/instytucji publicznych	instytucja/wł adza	48	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO05	Liczba zaangażowanych krajowych władz/instytucji publicznych	instytucja/wł adza	19	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO05	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących niefinansowe wsparcie	przedsiębior stwa	10	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO01	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	przedsiębior stwa	12	Raporty z realizacji projektu	rocznie

Priorytet inwestycyjny 6g: Wsparcie przekształcenia przemysłu w kierunku gospodarki zasobooszczędnej, promowanie ekologicznego wzrostu gospodarczego, ekoinnowacji i zarządzania efektywnością środowiskową w sektorach publicznym i prywatnym

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (nazwa wskaźnika)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	doświadczenia w zakresie uczenia się	20	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO03	Kwota udokumentowanych planowanych inwestycji do zrealizowania z innych środków niż programowe	Kwota w euro	15 829 839	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO04	Liczba zaangażowanych regionalnych/ lokalnych władz/instytucji publicznych	instytucja/wł adza	80	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO05	Liczba zaangażowanych	instytucja/wł	32	Raporty z	rocznie

	krajowych władz/institucji publicznych	adza		realizacji projektu	
PSO05	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących niefinansowe wsparcie	przedsiębior stwa	80	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO01	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	przedsiębior stwa	83	Raporty z realizacji projektu	rocznie

2.A.7 Ramy wykonania

Tabela 5: Ramy wykonania dla osi priorytetowej

Oś priorytetowa	Rodzaj wskaźnika (Kluczowy etap wdrażania, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu, w stosownych przypadkach wskaźnik rezultatu)	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru, w stosownych przypadkach	Cel pośredni na 2018 r.	Cel końcowy (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika, w stosownych przypadkach
	Wskaźnik finansowy	FI01	scertfikowane wydatki	euro	20 591 661	102 958 307	Raporty z realizacji projektów	Cel na 2018 r.: 20% wszystkich wydatków kwalifikowalnych Cel na 2023 r.: 100% wszystkich wydatków kwalifikowalnych
	Wskaźnik produktu	PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się z w pełni wdrożonych projektów (rzeczywiste osiągnięcia)	liczba	0	32	Raporty z realizacji projektów	Wskaźnik produktu odnosi się do 100% alokacji finansowej na priorytet, przy założeniu, że od każdego projektu oczekuje się opracowania i udokumentowania przynajmniej jednego wspólnie doświadczenia w zakresie uczenia się
	Kluczowy etap wdrażania	KIS01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się z wybranych projektów (prognozy dostarczone przez beneficjentów)	liczba	32	32	Formularze aplikacyjne zatwierdzonych projektów	

Dodatkowe informacje jakościowe na temat ustanowienia ram wykonania
(opcjonalnie)

2.A.8. Kategorie interwencji

Kategorie interwencji odpowiadające treści osi priorytetowej w oparciu o klasyfikację przyjętą przez Komisję oraz szacunkowy podział wsparcia Unii.

Tabele 6-9: Kategorie interwencji

Tabela 6: Wymiar 1 Zakres interwencji		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
2	11	2 638 307
2	12	7 914 920
2	13	5 276 613
2	14	2 638 307
2	19	5 276 613
2	21	2 638 307
2	22	7 914 920
2	62	5 276 613
2	65	5 276 613
2	69	2 638 307
2	84	5 276 613
2	87	2 638 307
2	88	2 638 307
2	91	2 638 307
2	94	2 638 307
2	119	24 098 451

Tabela 7: Wymiar 2 Forma finansowania		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
2	01	87 417 812

Tabela 8: Wymiar 3 Typ obszaru		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)

2	04	87 417 812
---	----	------------

Tabela 9: Wymiar 6 Terytorialne mechanizmy wdrażania

Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
2	07	87 417 812

2.A.9. Podsumowanie planowanego wykorzystania pomocy technicznej, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny instytucji zaangażowanych w zarządzanie programami i ich kontrolę oraz beneficjentów oraz, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny właściwych partnerów uczestniczących we wdrażaniu programów (w stosownych przypadkach)

Oś priorytetowa	
Nie dotyczy	

2.A.1 Oś priorytetowa 3 Zrównoważony transport

Nr identyfikacyjny osi priorytetowej	Priorytet 3
Nazwa osi priorytetowej	Zrównoważony transport

☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych utworzonych na poziomie Unii.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana przy zastosowaniu formuły rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność poprzez rozwój lokalny kierowany przez społeczność lokalną.	

2.A.2 Uzasadnienie utworzenia osi priorytetowej obejmującej więcej niż jeden cel tematyczny (w stosownych przypadkach)

Nie dotyczy

2.A.3 Fundusz i podstawa dla kalkulacji wsparcia Unii

<i>Fundusz</i>	<i>Fundusze unijne (EFRR i EIS)</i>
<i>Podstawa obliczenia (środki publiczne lub łączne)</i>	<i>Wydatki kwalifikowalne ogółem</i>

2.A.4 Priorytet inwestycyjny

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</i>
-------------------------------	--

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>
-------------------------------	---

2.A.5. Cele szczegółowe priorytetu inwestycyjnego i oczekiwane rezultaty

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	3.1 „Interoperacyjność transportu”: <i>Zwiększenie interoperacyjności transportu towarowego i pasażerskiego w połączeniach północ-południe i wschód-zachód poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu</i>

<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu Unii</i>	Większy potencjał instytucji, publicznych i prywatnych operatorów logistycznych i transportowych, portów, instytucji międzyrządowych i badawczych do zwiększenia interoperacyjności rodzajów i systemów transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych, kolejowego, drogowego i powietrznego. Rezultatem będzie wypracowanie optymalnych rozwiązań w zakresie zwiększenia interoperacyjności, wdrożenie tych rozwiązań lub pozyskanie finansowania na ich wdrożenie oraz ograniczenie ryzyka związanego w wypadkami transportowymi.
--	--

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	3.2 „Dostępność obszarów odległych i dotkniętych zmianami demograficznymi”: Poprawa dostępności najbardziej odległych obszarów i regionów, na których dostępność mają wpływ zmiany demograficzne poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większa zdolność instytucji, publicznych i prywatnych operatorów logistycznych i transportowych do zastosowania efektywnych ekonomicznie rozwiązań w celu utrzymania i poprawy dostępności obszarów odległych i obszarów, na których dostępność mają wpływ zmiany demograficzne. Rezultatem będzie zabezpieczenie i usprawnienie transportu towarów i osób również w obecnie najmniej dostępnych obszarach regionu.
<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania</i>

	<i>zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	3.3 „Bezpieczeństwo morskie”: Poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony w oparciu o zaawansowany potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większy potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej (organy administracji morskiej, służby ratunkowe, władze, operatorzy żegluga morskiej, porty, organizacje badawcze i międzyrządowe) w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony. Zwiększenie potencjału i poszerzenie współpracy między podmiotami z sektora gospodarki morskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony przyczyni się do zmniejszenia ryzyka związanego z transportem morskim.

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	3.4 „Żegluga przyjazna dla środowiska”: Wspieranie ekologicznej żegluga w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większy potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej (organy administracji morskiej, służby ratunkowe, władze, operatorzy żegluga morskiej, porty, organizacje badawcze i międzyrządowe) do ograniczenia negatywnego wpływu żegluga na środowisko morskie Rezultatem będzie większa świadomość podmiotów z sektora morskiego w zakresie ekologicznej żegluga oraz lepsza ochrona środowiska morskiego.

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Priorytet inwestycyjny: Rozwój i usprawnianie przyjaznych</i>
---------------------------	--

	<i>środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	3.5 „Mobilność miejska przyjazna dla środowiska”: Wspieranie ekologicznych systemów transportu w obszarach miejskich w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora transportu miejskiego
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większy potencjał władz, portów, dostawców i operatorów infrastruktury oraz użytkowników transportu do wspierania korzystania z przyjaznych dla środowiska rozwiązań w zakresie transportu w obszarach miejskich. Rezultatem będzie większa akceptacja i szersze zastosowanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań w zakresie transportu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń w miastach w Regionie Morza Bałtyckiego.

Tabela 3: Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu (w podziale na cele szczegółowe)

Cel szczegółowy 3.1 „Interoperacyjność transportu”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
3.1.1	Potencjał publicznych i prywatnych organizatorów transportu (władz publicznych, operatorów logistycznych i transportowych, portów, organizacji międzyrządowych i badawczych) w obszarze Programu do wdrożenia środków zwiększających interoperacyjność pomiędzy rodzajami i systemami transportu	Analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Od podstawy do średniej (2,3)	2014	Lekko poniżej średniej (2,9) koncentracja na usprawnieniu struktur zarządzania i struktur organizacyjnych	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 3.2 „Dostępność obszarów oddalonych i dotkniętych zmianami demograficznymi”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
3.2.1	Potencjał publicznych i prywatnych organizatorów transportu (władz publicznych operatorów logistyki i transportu) w obszarze Programu do wdrożenia efektywnych ekonomicznie rozwiązań w celu poprawy dostępności regionów oddalonych / dotkniętych zmianami demograficznymi	Analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,8)	2014	Lekko poniżej średniej (3,8) koncentracja na zinstytucjonalizowanej wiedzy i kompetencjach	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 3.3 „Bezpieczeństwo morskie”:

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
3.3.1	Potencjał podmiotów morskich (administracji morskiej, służb ratowniczych, władz, operatorów żeglugi, portów, organizacji międzyrządowych i badawczych) w obszarze Programu do wdrożenia środków zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony na morzu	Analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Od podstawy do średniej (2,5)	2014	Od średniej do dobrze (3,4) koncentracja na bardziej efektywnym wykorzystaniu zasobów ludzkich i technicznych	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 3.4 „Żegluga przyjazna środowisku”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
3.4.1	Potencjał podmiotów morskich (administracji morskiej, służb ratowniczych, władz, operatorów żeglugi, portów, organizacji międzyrządowych i badawczych) w obszarze Programu do wdrożenia środków zmniejszających negatywne skutki transportu morskiego na środowisko morskie	Analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Lekko poniżej średniej (2,9)	2014	Od średniej do dobrze (3,7) koncentracja na większej zdolności pozyskiwania nowych zasobów finansowych	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 3.5 „Przyjazna środowisku mobilność miejska”

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
3.5.1	Potencjał uczestników transportu miejskiego (władz publicznych, portów, dostawców infrastruktury i operatorów) w obszarze programu do wdrożenia przyjaznych środowisku rozwiązań transportowych w obszarach miejskich	Analiza jakościowa stanu oraz niedoborów potencjału	Od podstawy do średniej (2,7)	2014	Od średniej do dobrze (3,5) koncentracja na większej zdolności do działania w środowisku międzynarodowym	Badania i wywiady z udziałem ekspertów z danej dziedziny	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

2.A.6. Przedsięwzięcia, które mają zostać objęte wsparciem w ramach priorytetu inwestycyjnego
(w podziale na priorytety inwestycyjne)

2.A.6.1. Opis typów i przykładów przedsięwzięć, które mają zostać objęte wsparciem, ich oczekiwany wkład w realizację odpowiednich celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, wskazanie głównych grup docelowych, poszczególnych terytoriów docelowych i typów beneficjentów

Priorytet inwestycyjny	Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
------------------------	---

Cel szczegółowy 3.1 „Interoperacyjność transportu”

Zwiększenie interoperacyjności transportu towarowego i pasażerskiego w połączeniach północ-południe i wschód-zachód poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu

Polityka Unii Europejskiej dotycząca transeuropejskiej sieci transportu (TEN-T) przewiduje utworzenie sieci kompleksowej i sieci bazowej. W BSR opracowywane są duże projekty TEN-T, np. stałe połączenie przez Bełt Fehmarn w zachodniej części RMB, Trójkąt nordycki w północnej części RMB, Korytarz Bałtyk-Adriatyk w południowej części RMB czy też Korytarz Rail Baltica we wschodniej części RMB. Sama polityka TEN-T nie spełnia w wystarczającym stopniu potrzeb regionu. Plan działania w ramach Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego, finansowanego przez UE projektu „Perspektywy transportu bałtyckiego” (BTO 2030), „Sieć Strategiczna Makroregionu Morza Bałtyckiego”, oraz projektów w ramach Programu Morza Bałtyckiego 2007-2013 dotyczących współpracy w ramach klastra transportowego zidentyfikował, iż ze względu na specyficzne uwarunkowania geograficzne RMB oraz wyzwania społeczno-ekonomiczne istnieje zapotrzebowanie na zgodne z potrzebami danego obszaru podejście w ramach polityki transportowej dla Regionu Morza Bałtyckiego.

Aby zapewnić mobilność obywateli i przedsiębiorstw, stworzyć dobre warunki dla zrównoważonego rozwoju i spójności terytorialnej oraz poprawić dostęp do Regionu Morza Bałtyckiego, potrzebny jest multimodalny system transportu. Ta sieć powinna uzupełniać bazową i kompleksową sieć TEN-T oraz uwzględniać sieci transportowe Wymiaru Północnego oraz krajowe sieci transportowe Rosji, Norwegii i Białorusi. Przykładami brakującej interoperacyjności jest nieaktualny układ geograficzny połączeń transportowych we wschodnim RMB, różne szerokości torów, bezpieczeństwa i norm technicznych w krajach Regionu Morza Bałtyckiego.

Zapobiegając dublowaniu działań w ramach polityki TEN-T oraz w odpowiedzi na specyficzne potrzeby transportowe w regionie Morza Bałtyckiego, program jest ukierunkowany na zwiększenie efektywności transportu towarów i osób w relacjach północ-południe i wschód-zachód poprzez zwiększenie potencjału operatorów transportu w dziedzinie interoperacyjności. Uwzględniając jednocześnie transgraniczny ruch pasażerski i towarowy na zewnętrznych granicach UE. Program będzie wspomagał usuwanie niezwiązanych z infrastrukturą niedoborów przepustowości korytarzy oraz działania na rzecz usuwania administracyjnych i technicznych trudności związanych

z transportem, np. w zakresie ICT. W ramach programu będzie wspomagane również bezpieczeństwo transportu multimodalnego, w tym zapobieganie awariom i wypadkom (m.in. spowodowanym niebezpiecznymi substancjami) związanym z transportem, aby zmniejszyć ryzyko dla życia ludzkiego i środowiska.

W ramach programu wspierane będą projekty, takie jak ułatwianie podmiotom z sektora transportowego działalności poza granicami ich krajów oraz ograniczenie zakłóceń w przepływie ruchu. Rozwinięta sieć połączeń żeglugowych w połączeniu z efektywną infrastrukturą portową oraz infrastrukturą tras łączących porty z lokalizacjami w głębi kraju może być elementem łączącym zakłócone przepływy transportu w obrębie RMB. W szczególności we wschodniej części RMB przewóz towarów i osób odbywa się środkami transportu drogowego. W ramach programu będą wspierane działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego, śródlądowych dróg wodnych i morskiego. Poprawa koordynacji i połączeń między sektorami transportu kolejowego, drogowego, żeglugi morskiej i śródlądowej, powietrznego oraz sektorem portowym może przyczynić się do bardziej zrównoważonego transportu w RMB, czyniąc go jednocześnie bardziej atrakcyjnym. Należy poświęcić szczególną uwagę integracji tras łączących lokalizacje w głębi kraju z portami, w tym portami suchymi lub pasażerskimi portami lotniczymi.

Ze względu na fakt, iż polityka TEN-T ukierunkowana jest na rozwój fizycznej infrastruktury sieci bazowej i kompleksowej, celem programu Region Morza Bałtyckiego jest przyczynienie się do optymalizacji wartości dodanej korytarzy sieci bazowej TEN-T, umożliwiając zrównoważony rozwój regionu. W ten sposób program skoncentruje się na sieciach drugorzędnych i trzeciorzędnych i na przyłączeniu ich do korytarza sieci bazowej TEN-T w celu stworzenia pozytywnych synergii. Dlatego też należy wzmocnić potencjał podmiotów szczebla lokalnego i regionalnego do informowania o swoich potrzebach zarządców korytarzy sieci bazowej. W tym zakresie Program może również wspierać specyficzną dla RMB wymianę między należącymi do podmiotów zainteresowanych TEN-T platformami korytarzy bazowych, przebiegających przez Region Morza Bałtyckiego, jeśli zostało to uzgodnione z odpowiednimi koordynatorami. Aby poprawić interoperacyjność korytarzy transportowych w RMB, należy wspierać struktury zarządzania. Struktury te pomogą wzmocnić potencjał narodowych, regionalnych, lokalnych i prywatnych operatorów transportu w zakresie korytarzy ekologicznych, przy identyfikacji niedoborów dotyczących interoperacyjności lub zapewniając harmonizację procesu planowania infrastruktury transportowej na szczeblu regionalnym, krajowym, europejskim i międzynarodowym. Powyższe struktury mogą również zajmować się ustalaniem zapotrzebowania na inwestycje. W ramach programu może być wspierane wstępne tworzenie platform regionalnych, o ile będą one wykazywać potencjał finansowy w długoterminowej perspektywie oraz jeśli będą zrzeszać właściwe podmioty.

Na obszar objęty programem oddziałują nie tylko polityki i sieci transportowe UE, ale także polityki i sieci państw Wymiaru Północnego z Rosji, Norwegii i Białorusi. Program będzie wspierać integrację i połączenia sieci TEN-T oraz regionalnych sieci transportowych Partnerstwa Wymiaru Północnego w zakresie transportu i logistyki.

Nowe propozycje projektów powinny uwzględniać dokonania programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013, takie jak plany działania w zakresie infrastruktury, logistyki i potencjału transportu w Regionie Morza Bałtyckiego oraz koncepcje zielonych korytarzy transportowych. Zawierały one innowacyjne rozwiązania logistyczne dla obszarów wzdłuż głównych korytarzy transportowych,

z uwzględnieniem morza, lądu oraz przejść granicznych. Ponadto projekty kompilowały i analizowały dane dotyczące bieżących i przyszłych przepływów transportowych. Oprócz tego, opracowano i udostępniano najlepsze praktyki w zakresie struktur zarządzania przez interesariuszy korytarzami transportowymi.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Poprawa planowania wspólnej infrastruktury sieci transportowych w RMB (w krótkiej i długiej perspektywie) z uwzględnieniem przejść granicznych;
- Zmniejszanie barier administracyjnych i fiskalnych w celu poprawy efektywności transgranicznego przepływu towarów na zewnętrznych granicach UE;
- Uproszczenie procedur celnych dla okrętów pływających po wodach międzynarodowych w obrębie Morza Bałtyckiego poprzez promowanie morskich autostrad w państwach Morza Bałtyckiego oraz połączeń morskich bliskiego zasięgu;
- Ułatwianie rozwoju regionalnych węzłów transportowych, węzłów transportu multimodalnego, możliwości obsługi ze strony portów i terminali intermodalnych i ich integracja z sieciami w głębi kraju z wykorzystaniem studiów wykonalności i/lub działań pilotażowych
- Prezentacja doświadczeń w zakresie transportu ekologicznego, np. działania pilotażowe/eksperymentalne w obszarze technologii oraz logistyki transportu towarowego i pasażerskiego;
- Ułatwianie tworzenia efektywnych ekonomicznie rodzajów transportu między kilkoma krajami RMB oraz pilotowanie efektywnych multimodalnych połączeń transportowych; Usprawnienia obejmujące interwencje w zakresie doskonalenia struktur organizacyjnych i systemów IT związanych z transportem;
- Harmonizacja rodzajów transportu i sieci transportowych pod względem kwestii technicznych, prawnych, organizacyjnych, kwestii bezpieczeństwa i innych;
- Promowanie i wspieranie istniejących zdolności transportowych innych niż związane wyłącznie z transportem drogowym we wschodniej części RMB;
- Promowanie i poprawa połączeń między infrastrukturą transportu lotniczego i kolejowego w celu poprawy dostępności transportu powietrznego w regionach;
- Tworzenie platform zrzeszających podmioty zajmujące się finansowaniem i planowaniem oraz operatorów i inne zainteresowane podmioty w celu lepszego zarządzania korytarzami transportowymi;
- Opracowywanie rozwiązań służących zapobieganiu awariom i wypadkom (m.in. z udziałem substancji niebezpiecznych) związanym z transportem multimodalnym.

Cel szczegółowy 3.2 „Dostępność obszarów odległych i dotkniętych zmianami demograficznymi”

Poprawa dostępności najbardziej odległych obszarów i regionów, na których dostępność mają wpływ zmiany demograficzne poprzez zwiększony potencjał organizatorów transportu

W obrębie RMB znajdują się niektóre z najmniej dostępnych obszarów w Europie. Są to obszary o trudnych warunkach geograficznych oraz obszary odległe, w szczególności w północnej i wschodniej części RMB, rozległe obszary lądowe charakteryzujące się niską gęstością zaludnienia oraz liczne miejscowości zlokalizowane na wyspach lub w regionach górskich. Wyspy i obszary lądowe są niedostępne za pomocą zwykłego transportu drogowego i potrzebują sprawnego systemu transportu morskiego lub powietrznego.

Kolejną szansą dla północnych regionów RMB jest rozwój obszaru arktycznego, który ze względu na zmieniające się warunki klimatyczne staje się bardziej korzystny dla żeglugi i innych rodzajów działalności gospodarczej. Na przykład pojawianie się nowych arktycznych korytarzy transportowych i obecne międzynarodowe wydobycie gazu i ropy na wodach arktycznych mogą stworzyć zapotrzebowanie na poprawę połączeń transportowych na obszarach przyległych do Arktyki. Poprawi to dostępność północnych regionów RMB. Jednocześnie, ze względu na wrażliwy ekosystem Arktyki zrównoważony charakter wszelkiej działalności gospodarczej musi być dokładnie zanalizowany.

Program wspiera projekty, które bazują na wyżej wymienionych możliwościach łączenia podmiotów i zasobów w celu poprawy dostępności. Będzie wspierał działania na rzecz poprawy dostępności przy użyciu przystępnej cenowo infrastruktury transportowej i usług, np. za pomocą publiczno-prywatnych usług transportowych. W tym celu na najbardziej odległych terenach i obszarach, których dostępność zależy od zmian demograficznych mile widziane są nowe koncepcje i pomysły. Mimo że poprzednie projekty i inicjatywy podjęły pierwsze próby rozwiązania problemów związanych z dostępnością, istnieje potrzeba opracowywania dalszych rozwiązań.

W ramach Programu będą również wspierane projekty wykorzystujące ww. szanse, jak również projekty łączące wiele podmiotów i zasobów w celu poprawy dostępności.

Nowe propozycje projektowe powinny uwzględniać osiągnięcia projektów w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013, które ułatwiały dostępność obszarów oddalonych w RMB.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Opracowywanie i wdrażanie programów dotyczących zarządzania mobilnością, aby umożliwić bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług transportowych oraz aby uczynić je bardziej przyjaznymi dla użytkownika;
- Opracowywanie i wdrażanie modeli/projektów pilotażowych wspierających finansowanie funkcjonowania i utrzymania kluczowej infrastruktury transportowej;
- Opracowywanie i wdrażanie nowych modeli usług transportowych, aby zapewnić dostępność;
- Opracowywanie i wdrażanie strategii na rzecz poprawy połączeń transportowych, aby wykorzystać potencjał działań w zakresie gospodarki i turystyki (z uwzględnieniem aspektów ekologicznych);
- Opracowywanie i wdrażanie strategii, aby wykorzystać potencjał działań w zakresie gospodarki i transportu w regionie arktycznym, zapewniając lepszą dostępność.

Główne grupy docelowe (dotyczy celów szczegółowych 3.1 i 3.2):

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za transport na szczeblu miejskim, lokalnym, regionalnym i krajowym;
- Przedsiębiorstwa (w szczególności operatorzy/dostawcy transportu, rozwiązań w zakresie logistyki oraz infrastruktury);
- Organizacje międzyrządowe i międzynarodowe;
- Instytucje akademickie i badawcze;
- Organizacje pozarządowe.

Zasięg geograficzny: Cały RMB ze szczególnym naciskiem na główne węzły wzdłuż połączeń północ-południe i wschód-zachód oraz obszarów odległych i dotkniętych zmianami demograficznymi. Program stwarza również możliwość współpracy z podmiotami spoza obszaru RMB w celu wzmocnienia istniejących sieci współpracy.

Cel szczegółowy 3.3 „Bezpieczeństwo morskie”

Poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony w oparciu o zaawansowane zdolności podmiotów z sektora gospodarki morskiej

W RMB transport morski jest niezwykle istotny dla handlu. W dowolnym momencie przez Morze Bałtyckie przepływa ok. 2 000 okrętów. Duże natężenie ruchu w obrębie wąskich cieśnin oraz płytkich wód pokrytych lodem przez długi czas w ciągu roku sprawia, że nawigacja po Morzu Bałtyckim jest utrudniona, co zwiększa ryzyko incydentów związanych z żeglugą. Niesprzyjające warunki klimatyczne, takie jak niskie temperatury i tworzenie się lodu, w szczególności w północnych częściach obszaru objętego Programem, powodują dodatkową uciążliwość dla personelu obsługującego żeglugę morską i dla urządzeń. Bezpieczeństwo morskie w dużym stopniu zależy od potencjału i kompetencji przewoźników morskich.

W ramach programu wspierane są projekty zwiększające potencjał podmiotów morskich ukierunkowany na tworzenie, promowanie i wdrażanie nowych rozwiązań w zakresie bezpieczniejszej nawigacji morskiej. Mogą one między innymi dotyczyć zaangażowania ze strony decydentów, np. wspierania zharmonizowanego wdrożenia międzynarodowych przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu. Program wzmacnia współpracę między podmiotamiorskimi w zakresie wymiany wiedzy, doświadczeń i dobrych praktyk, na przykład dotyczących zarządzania wyciekami ropy. Ponadto wspierane będą działania związane z planowaniem przestrzennym obszarów morskich oraz z systemami naprowadzania i nadzoru. Rozwój technologiczny, np. e-nawigacja, umożliwi bezpieczniejszą żeglugę, jednak wymaga nowej infrastruktury na lądzie. Program wspiera planowanie takiej infrastruktury oraz przeprowadzenie działań pilotażowych w celu jej zastosowania. Wnioski projektowe powinny wносить wkład we wdrażanie działań określonych w Planie działań dla Morza Bałtyckiego HELCOM oraz w Planie działania w ramach Strategii UE dla RMB. Dotychczasowe przedsięwzięcia, takie jak realizowane w ramach programu RMB projekty EfficienSea, BRISK i Baltic Master II, jak również projekt Monalisa w ramach programu morskich autostrad, miały pozytywny wpływ na bezpieczeństwo nawigacji.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Harmonizacja interpretacji i wdrażania regulaminów, norm i przepisów bezpieczeństwa;
- Stosowanie zaawansowanych technologii w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony, np. wdrażanie e-nawigacji, automatycznych systemów identyfikacji;
- Stosowanie dynamicznych systemów oceny ryzyka dla okrętów wpływających na wody Morza Bałtyckiego;
- Opracowanie kompleksowej oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa na obszarze całego Morza Bałtyckiego;
- Pilotowanie rozwiązań związanych z zapobieganiem ryzyku oraz reagowaniem na incydenty, np. wdrażanie wspólnych ćwiczeń;
- Tworzenie samoregulacyjnych mechanizmów w obszarze bezpieczeństwa morskiego, w szczególności zrzeszających mniejsze przedsiębiorstwa zajmujące się żeglugą, w ramach których podmioty prywatne z własnej inicjatywy zwiększają bezpieczeństwo swojej działalności (np. w zakresie odpowiedzialności społecznej biznesu lub oznakowania ekologicznego);
- Poprawa systemów edukacji i szkolenia dla marynarzy w celu zwiększenia ich umiejętności i motywacji jak również podniesienia atrakcyjności zawodu;
- Wzmocnienie zintegrowanego nadzoru morskiego.

Zasięg geograficzny: Całe Morze Bałtyckie i obszary przybrzeżne. Zachęca się do współpracy z Regionem Morza Północnego, jeśli jest ona celowa. Program stwarza również możliwość współpracy z podmiotami spoza obszaru RMB w celu wzmocnienia istniejących sieci współpracy.

Cel szczegółowy 3.4 „Żegluga przyjazna dla środowiska”

Wspieranie ekologicznej żeglugi w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora gospodarki morskiej

Chociaż uważa się, że żegluga morska jest tanim i przyjaznym dla środowiska sposobem transportu (w przeliczeniu na tony transportowanych towarów), ma ona również negatywny wpływ na środowisko, np. emisja zanieczyszczeń do atmosfery, emisja hałasu, nielegalny i przypadkowy zrzut oleju, substancji niebezpiecznych i innych odpadów, jak również wprowadzenie gatunków inwazyjnych w wodach balastowych i kadłubach statków.

W 2011 roku Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała Morze Bałtyckie za obszar szczególny w ramach IV załącznika „Zapobieganie zanieczyszczeniu przez odpady ze statków” do Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki. Według IMO zrzuty ścieków ze statków pasażerskich do Morza Bałtyckiego są zabronione, chyba że używa się na statku certyfikowanej oczyszczalni ścieków ograniczającej emisję biogenów lub dostarcza się nieoczyszczone ścieki do portowych instalacji do odbioru odpadów. Kraje przybrzeżne zgłaszają do IMO, kiedy instalacje do odbioru ścieków w portach Morza Bałtyckiego spełnią wymagane kryteria;

następnie przepisy „o specjalnej strefie” wejdą w życie (najwcześniej 1 stycznia 2016 roku). Ponadto w ramach HELCOM uzgodniono plan działania, który przewiduje poprawę potencjału portów w obszarze Morza Bałtyckiego do przyjmowania ścieków.

Ponadto IMO uznała Morze Bałtyckie za pierwszy specjalny obszar kontroli emisji SO_x (SECA), nakładając bardziej restrykcyjne limity emisji związków siarki w ramach Konwencji MARPOL (Załącznik VI). Limity nałożone dla Bałtyku na SO_x zostały zredukowane do 1% od 1 lipca 2010 roku (z początkowego 1,5%) i do 0,10% od 1 stycznia 2015 roku, co oznacza, że właściciele statków muszą zmienić rodzaj używanego paliwa lub zamontować w statkach układy oczyszczające spaliny. Wysokie wymagania nowych norm dotyczących emisji mogą stanowić bodziec dla opracowania nowych, czystych i bezpiecznych technologii dla żeglugi z możliwością globalnego eksportu.

Ponadto sektor śródlądowych dróg wodnych również wymaga dalszych analiz, jeśli rzeczywiście ma stać się elementem transportu przyjaznego środowisku. Należy wprowadzać zachęty dla operatorów żeglugi śródlądowej do inwestowania w bardziej nowoczesny sprzęt. Biorąc powyższe pod uwagę w program wspiera budowanie potencjału podmiotów morskich i żeglugi śródlądowej dla realizacji działań łagodzących i eliminujących negatywne skutki oraz stymulujących potrzebne zmiany w zakresie technologii okrętów, paliwa i infrastruktury. Ponadto zmierza do budowania potencjału dla żeglugi morskiej bardziej przyjaznej środowisku. To między innymi może wiązać się z rozwojem i wdrażaniem szeregu działań zmierzających do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery i morza emisji hałasu związanego z żeglugą oraz pilotażowego stosowania paliw alternatywnych dla okrętów. Program wspiera również małe i średnie porty Bałtyku w sprostaniu wyzwaniom, przed jakim stoją. Projekty powinny wносить wkład we wdrażanie działań określonych w planie działania dla Morza Bałtyckiego HELCOM oraz w planie działania Strategii UE dla RMB.

Wnioski dotyczące nowych projektów powinny uwzględniać osiągnięcia projektów w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013, które stworzyły propozycje czystszej żeglugi w RMB oraz przeprowadziły badania z uwzględnieniem dyrektywy siarkowej.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Ułatwianie i wdrażanie działań zmierzających do redukcji emisji zanieczyszczeń do atmosfery i morza oraz redukcji emisji hałasu związanego z żeglugą;
- Tworzenie systemów wymiany informacji o rejsie, umożliwiających okrętom podróż z prędkością ekonomiczną przy optymalnym czasie dotarcia na miejsce i oszczędności paliwa;
- Ułatwianie rozwoju portowych obiektów do odbioru odpadów wytwarzanych przez okręty oraz obiektów do dostawy energii elektrycznej z lądu. Może to wymagać rozwoju i wdrożenia działań demonstracyjnych dotyczących wspólnych standardów w zakresie zarządzania odpadami w portach RMB;
- Wdrażanie działań pilotażowych/demonstracyjnych dotyczących modernizacji istniejących statków z użyciem nowych technologii w celu poprawy efektywności środowiskowej;
- Pilotowanie odpowiednich struktur wspierania dla zastosowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), biopaliw lub paliw alternatywnych do okrętów wraz z odpowiednimi strukturami wsparcia;

- Ocena ryzyka i określenie najlepszych praktyk dotyczących zastosowania okrętów napędzanych LNG;
- Wdrażanie dyrektywy UE w sprawie poziomu siarki w paliwie okrętowym – wpływ na środowisko morskie i zdrowie ludzi (obszar objęty Programem w części należącej do UE);
- Pilotażowe działania na rzecz ekologicznej żeglugi śródlądowej (rzeczki, jeziora);
- Pilotaż i promowanie zastosowania nowych technologii w celu zapewnienia bezpiecznego, efektywnego i ekologicznego transportu;
- Pilotaż i promowanie poprawy potencjału portów do odbioru odpadów generowanych przez żeglugę.

Główne grupy docelowe (dotyczy celów szczegółowych 3.3 i 3.4):

- Władze/instytucje publiczne odpowiedzialne za planowanie, zarządzanie obszarami morskimi, ochronę środowiska, środki zapobiegania i reagowania na morzu i lądzie w poważnych sytuacjach awaryjnych
- Przedsiębiorstwa (szczególnie operatorzy/dostawcy infrastruktury, rozwiązań w zakresie logistyki i żeglugi)
- Podmioty z określonych sektorów, korzystające z obszarów morskich i przybrzeżnych (np. energetyka, rolnictwo, rybołówstwo, leśnictwo, itd.)
- Służby ratownicze
- Instytucje akademickie i badawcze
- Organizacje pozarządowe, szczególnie powiązane z ochroną środowiska

Zasięg geograficzny:

Całe Morze Bałtyckie, obszary przybrzeżne i wody śródlądowe. Zachęca się do współpracy z Regionem Morza Północnego, jeśli jest ona celowa. Program stwarza również możliwość współpracy z podmiotami spoza obszaru RMB w celu wzmocnienia istniejących sieci współpracy.

Cel szczegółowy 3.5 „Mobilność miejska przyjazna dla środowiska”

Wspieranie ekologicznych systemów transportu w obszarach miejskich w oparciu o większy potencjał podmiotów z sektora transportu miejskiego

Według Białej Księgi UE, transport miejski odpowiada za ok. jedną czwartą emisji CO₂ pochodzących z transportu. Stopniowe ograniczanie stosowania wykorzystujących konwencjonalne paliwo pojazdów w środowisku miejskim wnosi duży wkład w znaczące zmniejszenie uzależnienia od ropy naftowej oraz w redukcję emisji gazów cieplarnianych, lokalnego zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Transformacja w tym kierunku winna być uzupełniona przez rozwój infrastruktury tankowania/ładowania pojazdów nowego typu. Większe wykorzystanie transportu publicznego może przyczynić się do zwiększenia gęstości i częstości połączeń. Promowanie mobilności pieszej i rowerowej powinno stanowić integralną część mobilności miejskiej i planowania infrastruktury. Wprowadzenie alternatywnych systemów napędowych i paliw może być szczególnie ważne w przypadku dużych flot autobusów miejskich, taksówek i samochodów dostawczych, co może w znaczący sposób przyczynić się do redukcji emisji związków węgla przez transport miejski, jednocześnie umożliwiając przetestowanie nowych technologii i stwarzając nowe szanse na wczesne wprowadzenie produktów na rynek.

Miasta będą musiały dostosować infrastrukturę i systemy transportu w celu zmniejszenia emisji dwutlenku węgla. Istnieje również potrzeba opracowania czystszych i bardziej wydajnych form transportu i innowacyjnych wzorców mobilności, które maksymalizują wykorzystanie czystych i energooszczędnych pojazdów i transportu niezmotoryzowanego. Efektywność transportu powinny być wspierane przez rozwój systemów zarządzania ruchem w celu poprawy efektywności ekonomicznej i bezpieczeństwa, zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne oraz umożliwienia większej interoperacyjności różnych rodzajów transportu.

W ramach programu finansowane są działania wspierające transformację modelu mobilności indywidualnej opartej głównie na własnym pojeździe w kierunku mobilności opartej na wysokiej jakości transporcie publicznym, ograniczeniu wykorzystania samochodów osobowych i uczynieniu ich bardziej ekologicznymi jak również na promowaniu mobilności pieszej i rowerowej. Należy uwzględnić relacje i zależności między transportem miejskim, międzymiastowym oraz codziennych dojazdów do obszarów miejskich. Działania powinny wspierać multimodalność miejskiego transportu pasażerskiego. Władze publiczne powinny być liderami we wdrażaniu strategii dotyczących ekologicznego paliwa.

Program nie wspiera działań o charakterze lokalnym. Projekty mogą obejmować wymianę doświadczeń, jednak partnerzy powinni dołożyć dodatkowych starań i zapewnić, aby ich działania przyczyniały się do większego wykorzystania ekologicznego i niskoemisyjnego transportu w miastach RMB, m.in. poprzez akceptację ze strony decydentów, sprzyjanie inwestycjom, tworzenie nowych przepisów lub planów dotyczących transportu i pilotowanie nowych rozwiązań w zakresie transportu.

Wnioski dotyczące nowych projektów powinny uwzględniać osiągnięcia programu RMB 2007-2013, mianowicie akcje pilotażowe w zakresie wprowadzania autobusów o napędzie biogazowym w wybranych obszarach miejskich RMB.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Tworzenie polityki/planów w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w celu zapewnienia kompleksowych ram dla rozwoju zintegrowanych i zrównoważonych systemów transportu
- Audyt systemów transportu miejskiego w celu oceny efektywności transportu pasażerskiego i towarowego oraz w celu ustalenia niedoborów przepustowości;
- Opracowywanie i wdrażanie systemów zarządzania mobilnością miejską w ramach strategii na rzecz transportu niskoemisyjnego;
- Optymalizacja logistyki miejskiej, np. poprawa zarządzania i monitorowania przepływu transportu;
- Pilotowanie zastosowania paliw hybrydowych lub alternatywnych, takich jak biogaz lub inne ekologiczne źródła energii;
- Pilotowanie zastosowania flot pojazdów o większej efektywności energetycznej i niższym poziomie emisji w obszarach miejskich
- Wspieranie atrakcyjnego rynku dla ekologicznych i efektywnych energetycznie pojazdów transportu drogowego poprzez m.in. zamówienia publiczne służące poprawie stanu środowiska;
- pilotażowe i demonstracyjne systemy zarządzania mobilnością w miastach w celu zarządzania zapotrzebowaniem na wykorzystanie pojazdów poprzez zmianę postaw i planów podróży;
- Pilotowanie i demonstracja rozwoju systemów inteligentnego transportu w zakresie mobilności miejskiej.

Główne grupy docelowe:

- Władze/institucje publiczne odpowiedzialne za transport miejski, planowanie i ochronę środowiska
- Przedsiębiorstwa (w szczególności operatorzy/dostawcy transportu, rozwiązań logistycznych i infrastruktury)
- Instytucje akademickie i badawcze
- Organizacje pozarządowe.

Zasięg geograficzny: Miasta RMB i ich aglomeracje.

2.A.6.2. Kierunkowe zasady wyboru operacji

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	-
Kierunkowe zasady wyboru projektów są identyczne dla wszystkich priorytetów i zostały streszczone w sekcji 5.1.	

2.A.6.3. Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych (w stosownych przypadkach)

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	-
<i>Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych</i>	-
<i>Nie dotyczy</i>	

2.A.6.4. Planowane wykorzystanie dużych projektów (w stosownych przypadkach)

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	-
W ramach Programu nie będą wspierane duże projekty o budżecie przekraczającym 50 milionów EUR (EFRR).	

2.A.6.5. Wskaźniki produktu (w podziale na priorytety inwestycyjne)

Tabela 4: Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu

Priorytet inwestycyjny 7b: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (nazwa wskaźnika)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	Doświadczenia w zakresie uczenia się	13	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO03	Wartość udokumentowanych planowanych inwestycji do zrealizowania z innych środków niż programowe	Kwota w euro	9 893 650	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO04	Liczba zaangażowanych regionalnych/ lokalnych władz/institucji publicznych	Liczba	52	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO05	Liczba zaangażowanych krajowych władz/institucji publicznych	Liczba	21	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO04	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących niefinansowe wsparcie	Liczba	40	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO01	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	przedsiębiorstw	42	Raporty z realizacji projektu	rocznie

Priorytet inwestycyjny 7c: Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (nazwa wskaźnika)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	Liczba	13	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO03	Wartość udokumentowanych planowanych inwestycji do zrealizowania z innych środków niż programowe	Kwota w euro	9 893 650	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO04	Liczba zaangażowanych regionalnych/ lokalnych władz/institucji publicznych	Liczba	52	Raporty z realizacji projektu	rocznie
PSO05	Liczba zaangażowanych krajowych władz/institucji publicznych	Liczba	21	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO04	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących niefinansowe wsparcie	Liczba	40	Raporty z realizacji projektu	rocznie
CO01	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	przedsiębiorstwa	42	Raporty z realizacji projektu	rocznie

2.A.7. Ramy wykonania

Tabela 5: Ramy wykonania dla osi priorytetowej

Oś priorytetowa	Rodzaj wskaźnika (Kluczowy etap wdrażania, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu, w stosownych przypadkach wskaźnik rezultatu)	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru, w stosownych przypadkach	Cel pośredni na 2018 r.	Cel końcowy (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika, w stosownych przypadkach
	Wskaźnik finansowy	FI01	Scertyfikowane wydatki	euro	16 087 235	80 436 178	Raporty z realizacji projektów	Cel na 2018 r.: 20% wszystkich wydatków kwalifikowalnych Cel na 2023 r.: 100% wszystkich wydatków kwalifikowalnych
	Wskaźnik produktu	PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się z w pełni wdrożonych projektów (rzeczywiste osiągnięcia)	liczba	0	26	Raporty z realizacji projektów	Wskaźnik produktu odnosi się do 100% alokacji finansowej na priorytet, przy założeniu, że od każdego projektu oczekuje się opracowania i udokumentowania przynajmniej jednego wspólnie doświadczenia w zakresie uczenia się
	Kluczowy etap wdrażania	KISO1	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się z wybranych projektów (prognozy dostarczone przez beneficjentów)	liczba	26	26	Formularze aplikacyjne zatwierdzonych projektów	

Dodatkowe informacje jakościowe na temat ustanowienia ram wykonania
(opcjonalnie)

--

2.A.8. Kategorie interwencji

Kategorie interwencji odpowiadające treści osi priorytetowej w oparciu o klasyfikację przyjętą przez Komisję oraz szacunkowy podział wsparcia Unii

Tabele 6-9: Kategorie interwencji

Tabela 6: Wymiar 1 Zakres interwencji		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
3	26	2 536 833
3	36	10 147 333
3	40	7 610 500
3	42	2 536 833
3	43	10 147 333
3	44	10 147 333
3	83	2 536 833
3	88	2 536 833
3	98	2 536 833
3	119	14 884 166
3	120	2 536 836

Tabela 7: Wymiar 2 Formy wsparcia		
Os priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
3	01	68 157 666

Tabela 8: Wymiar 3 Typ obszaru		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
3	04	68 157 666

Tabela 9: Wymiar 6 Terytorialne mechanizmy wdrażania		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
3	07	68 157 666

2.A.9. Podsumowanie planowanego wykorzystania pomocy technicznej, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny instytucji zaangażowanych w zarządzanie programami i ich kontrolę oraz beneficjentów oraz, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny właściwych partnerów uczestniczących we wdrażaniu programów (w stosownych przypadkach)

<i>Oś priorytetowa</i>	
<i>Nie dotyczy</i>	

2.A.1 Oś priorytetowa 4 Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej

<i>Nr identyfikacyjny osi priorytetowej</i>	Priorytet 4
<i>Nazwa osi priorytetowej</i>	Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej

☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów finansowych.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana wyłącznie przy wykorzystaniu instrumentów	

finansowych utworzonych na poziomie Unii.	
☐ Całość osi priorytetowej zostanie zrealizowana przy zastosowaniu formuły rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność poprzez rozwój lokalny kierowany przez społeczność lokalną.	

2.A.2 Uzasadnienie utworzenia osi priorytetowej obejmującej więcej niż jeden cel tematyczny (w stosownych przypadkach)

Nie dotyczy

2.A.3 Funduszu i podstawa dla kalkulacji wsparcia Unii

<i>Fundusz</i>	<i>Fundusze unijne (EFRR i EIS)</i>
<i>Podstawa obliczenia (środki publiczne lub łączne)</i>	<i>Wydatki kwalifikowalne ogółem</i>

2.A.4 Priorytet inwestycyjny

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	<i>Opracowywanie i koordynacja strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich</i>
-------------------------------	---

2.A.5. Cele szczegółowe priorytetu inwestycyjnego i oczekiwane rezultaty

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Opracowywanie i koordynacja strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	4.1 „Seed money”: Zwiększenie potencjału w zakresie współpracy transnarodowej przy implementacji Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz współpracy z krajami partnerskimi w dziedzinie wspólnych obszarów tematycznych.

<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu Unii</i>	Zwiększenie zdolności pomysłodawców projektów (władz publicznych, instytucji badawczych, organizacji pozarządowych, MŚP) do inicjowania kompleksowych projektów o oddziaływaniu strategicznym oraz do nawiązywania współpracy transnarodowej

<i>Nr identyfikacyjny</i>	<i>Opracowywanie i koordynacja strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich</i>
<i>Cel szczegółowy</i>	4.2 „Koordynacja współpracy makroregionalnej”: Zwiększenie zdolności administracji publicznych i organizacji panbałtyckich w zakresie transnarodowej koordynacji wdrażania Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz ułatwiania implementacji wspólnych polityk we współpracy z krajami partnerskimi.
<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu UE</i>	Większa zdolność administracji publicznych, organizacji panbałtyckich i transnarodowych grup roboczych do wdrażania i realizacji celów SUE RMB oraz do realizacji wspólnych priorytetów z krajami partnerskimi

Tabela 3: Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu (w podziale na cele szczegółowe)

Cel szczegółowy 4.1 „Seed money”

nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
4.1.1	Kwota finansowania dla projektów wdrażających SUE RMB, będących wynikiem projektów „Seed Money”	Milion Euro	0	2014	108	KOT i KDH	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.
4.1.2	Liczba organizacji z krajów partnerskich współpracujących przy wspólnych projektach, będących wynikiem projektów „Seed Money”	Liczba organizacji	0	2014	9	KOT i KDH	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

Cel szczegółowy 4.2 „Koordynacja współpracy makroregionalnej”

nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
4.2.1	Odsetek obszarów priorytetowych SUE RMB i działań horyzontalnych, które osiągnęły zidentyfikowane cele	Liczba obszarów priorytetowych SUE RMB i działań horyzontalnych w stosunku do ich liczby całkowitej	0	2014	80	Kwestionariusz dla KOT i KDH Sprawozdania z oceny SUE RMB	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.
4.2.2	Odsetek obszarów priorytetowych SUE RMB i działań horyzontalnych umożliwiających wdrożenie wspólnych priorytetów z krajami partnerskimi	Liczba obszarów priorytetowych SUE RMB i działań horyzontalnych w stosunku do ich liczby całkowitej	50%	2014	60	Kwestionariusz dla KOT i KDH Sprawozdania z oceny SUE RMB	Śródkresowa ocena programu w 2018 r. i 2020 oraz po jego zamknięciu w 2023 r.

2.A.6. Przedsięwzięcia, które mają zostać objęte wsparciem w ramach priorytetu inwestycyjnego
(w podziale na priorytety inwestycyjne)

2.A.6.1. Opis typów i przykładów przedsięwzięć, które mają zostać objęte wsparciem, ich oczekiwany wkład w realizację odpowiednich celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, wskazanie głównych grup docelowych, poszczególnych terytoriów docelowych i typów beneficjentów

Priorytet inwestycyjny	Opracowywanie i koordynacja strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich
------------------------	--

Cel szczegółowy 4.1 „Seed money”

Zwiększenie zdolności w zakresie współpracy transnarodowej przy implementacji Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz współpracy z krajami partnerskimi w zakresie wspólnych priorytetów:

Unia Europejska i kraje partnerskie zlokalizowane w Regionie Morza Bałtyckiego często stawiają czoło wyzwaniom, które wymagają wspólnych rozwiązań i skoordynowanej reakcji. Działania ukierunkowane na realizację wspólnych celów mogą być wspierane poprzez wdrażanie wspólnych projektów w UE i krajach partnerskich w Regionie Morza Bałtyckiego.

Jednakże doświadczenia z realizacji Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) wskazują, że mobilizacja źródeł finansowania, przygotowanie projektów i zarządzanie nimi w środowisku transnarodowym mogą okazać się trudne. Zainicjowanie projektów o oddziaływaniu strategicznym często wymaga wiele czasu oraz środków finansowych, których brakuje pomysłodawcom projektu. Ponadto uważa się, że finansowanie na etapie przygotowania ma kluczowe znaczenia dla wniosków dotyczących projektów, które obejmują inwestycje.

Z tego powodu Państwa członkowskie UE w Regionie Morza Bałtyckiego oraz Komisja Europejska podjęły decyzję o utworzeniu funduszu seed money, umożliwiającego przygotowanie wniosków projektowych zgodnie z planem działania w ramach SUE RMB. W latach 2013-2014 funduszem zarządza Investitionsbank Schleswig-Holstein. W tym okresie przyznawane jest finansowanie na ponad 60 projektów przygotowawczych.

Program kontynuuje wspieranie projektów seed money. Oczekuje się, że projekt seed money będzie miał strategiczne znaczenie dla jednego z obszarów tematycznych lub działań horyzontalnych w ramach Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego, a w szczególności powiązanych z politykami wspólnymi z krajami partnerskimi. Projekty te będą przygotowywane w celu wnioskowania o dofinansowanie ze źródeł UE, krajowe lub inne. Bez względu na tematykę Interreg Region Morza Bałtyckiego, projekty finansowane dzięki seed money mogą dotyczyć dowolnych kwestii wymienionych w planie działania strategii UE.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Przygotowanie projektów dotyczących obszarów priorytetowych i działań horyzontalnych w ramach SUE RMB (w tym nawiązywanie współpracy, planowanie działań i rezultatów, przygotowanie orientacyjnego budżetu i poszukiwanie możliwości finansowania, badania przedinwestycyjne), w szczególności powiązanych z tematami wspólnymi z krajami partnerskimi.

Główne grupy docelowe:

- Władze/instytucje publiczne na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym;
- Instytucje badawcze;
- Organizacje pozarządowe;
- MŚP.

Cel szczegółowy 4.2 „Koordynacja współpracy makroregionalnej”

Zwiększenie zdolności administracji publicznych i organizacji panbałtyckich w zakresie koordynacji transnarodowej przy implementacji Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz umożliwieniu implementacji priorytetów wspólnych z krajami partnerskimi

Państwa zaangażowane w Strategię UE dla Regionu Morza Bałtyckiego biorą na siebie część odpowiedzialności za wdrażanie i koordynowanie Strategii.

Koordinatory obszarów tematycznych (KOT) i Koordinatory działań horyzontalnych (KDH) odgrywają kluczową rolę w zakresie koordynacji obszarów tematycznych i działań horyzontalnych w ramach planu działania SUE RMB oraz zapewniają terminowe osiągnięcie rezultatów projektów w swoim obszarze. Od KOT i KDH oczekuje się zaangażowania i współpracy z podmiotami zainteresowanymi z całego makroregionu, w tym z krajów partnerskich. Ich zadania obejmują umożliwianie dyskusji dotyczących polityki w Regionie Morza Bałtyckiego w zakresie danego obszaru tematycznego jak również ułatwianie rozwoju i wdrażania działań i projektów flagowych, w tym realizacji tematów wspólnych z krajami partnerskimi przy ścisłej współpracy z zainteresowanymi podmiotami z tych krajów. Aby zapewnić komunikację i widoczność obszaru tematycznego, od KOT i KDH oczekuje się również przekazywania odpowiednich rezultatów i zaleceń wynikających z projektów flagowych na poziomie polityki.

Zadania KOT i KDH są realizowane głównie przez krajowe ministerstwa lub agencje. Zadania te często wykraczają poza zwykłe zadania personelu pracującego w tych organizacjach. KOT i KDH potrzebują dodatkowych zasobów, w szczególności w celu częstej komunikacji z liderami projektu i zainteresowanymi podmiotami w całym Regionie Morza Bałtyckiego.

W ramach tego celu szczegółowego Program przyczynia się do wspierania wdrażania SUE RMB. Rozumie się przez to wsparcie dla KOT i KDH przy realizacji dodatkowych zadań związanych z ich rolą koordynatora zdefiniowaną w SUE RMB oraz w odniesieniu do realizacji tematów wspólnych z krajami partnerskimi. Fundusze Programu wspierają KOT/KDH, których organizacje goszczące jasno demonstrują własne zaangażowanie w zadania KOT/KDH. Fundusze programu mogą wesprzeć dodatkowe koszty ponoszone przez KOT/KDH dla wybranych typów działalności (np. podróże, spotkania, imprezy, materiały komunikacyjne, opinie eksperckie). Koszty zatrudnienia osoby pracującej jako KOT/KDH lub na rzecz KOT/KDH mogą być finansowane, jeśli zadania są wyraźnie

związane z konkretnymi działaniami (np. przygotowywanie spotkań, koordynowanie opinii eksperckich) przedstawionymi w planie roboczym dotyczącym realizacji obszaru tematycznego/działania horyzontalnego. Ponadto w ramach programu wspierane jest zaangażowanie instytucji w krajach partnerskich służących realizacji tematów wspólnych ze SUE RMB.

Ponadto program przewiduje dofinansowanie ogólnego wsparcia i komunikacji działań związanych z realizacją strategii, np. forum strategii, w tym platformy zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego, regionalne wielopoziomowe szczeble zarządzania; gromadzenia informacji i danych na temat realizacji strategii przez KOT/KDH, NK, programy finansowania; strukturyzację informacji oraz publiczne udostępnianie. Ponieważ działania realizowane w ramach tego poddziałania mają ze swej natury charakter transnarodowy, w wyjątkowych wypadkach dopuszcza się wnioski składane przez jednego beneficjenta.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- Umożliwianie dyskusji na temat polityki w Regionie Morza Bałtyckiego, np. w zakresie danego obszaru priorytetowego/działania horyzontalnego;
- Umożliwianie dyskusji na temat polityki w zakresie synergii i współpracy między UE a krajami partnerskimi (np. między SUE RMB a Rosyjską Strategią Północno-Zachodnią) w regionie;
- Umożliwianie opracowywania i wdrażania działań i projektów flagowych zdefiniowanych w ramach obszaru tematycznego/działania horyzontalnego;
- Przekazywanie istotnych wyników i zaleceń realizowanych i zakończonych projektów flagowych na poziom polityki (kapitalizacja projektów w ramach obszaru tematycznego/działania horyzontalnego);
- Zapewnianie komunikacji i widoczności obszaru tematycznego/działania horyzontalnego jak również synergii z tematami wspólnymi z krajami partnerskimi;
- Utrzymywanie dialogu z podmiotami odpowiedzialnymi za realizację programów/instrumentów finansowych w zakresie finansowania realizacji obszaru tematycznego/działania horyzontalnego i projektów flagowych;
- Lepsze powiązanie SUE RMB ze strategiami obejmującymi kraje partnerskie i umożliwianie opracowywania działań we wspólnych obszarach zainteresowania;
- Organizacja Forum Strategii wraz z platformą dla społeczeństwa obywatelskiego oraz ważnych interesariuszy reprezentujących regionalne i wielopoziomowe szczeble zarządzania

Główne grupy docelowe:

- Koordynatorzy obszarów tematycznych i koordynatorzy działań horyzontalnych w ramach SUE RMB
- Organizacje międzynarodowe oraz krajowe ministerstwa i agencje pełniące funkcję koordynatorów priorytetów krajów partnerskich i SUE RMB
- Narodowi koordynatorzy SUE RMB
- Inne krajowe, regionalne i lokalne władze/instytucje publiczne
- Instytucje badawcze
- Organizacje międzyrządowe (e.g. HELCOM, VASAB)
- Organizacje pozarządowe

Zasięg geograficzny:

Całe terytorium Regionu Morza Bałtyckiego.

2.A.6.2. Kierunkowe zasady wyboru operacji

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	-
Kierunkowe zasady wyboru projektów są identyczne dla wszystkich priorytetów i zostały streszczone w sekcji 5.1.	

2.A.6.3. Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych (w stosownych przypadkach)

<i>Priorytet inwestycyjny</i>	-
<i>Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych</i>	-
Nie dotyczy	

2.A.6.4. Planowane wykorzystanie dużych projektów (w stosownych przypadkach)

Priorytet inwestycyjny	-
W ramach Programu nie będą wspierane duże projekty o budżecie przekraczającym 50 milionów EUR (EFRR).	

2.A.6.5. Wskaźniki produktu (w podziale na osie priorytetowe)**Tabela 4: Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu**

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik (<i>nazwa wskaźnika</i>)	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
PSO06	Liczba planów projektów dla projektu głównego, w tym informacja o możliwych źródłach finansowania	Liczba planów projektów	50	Sprawozdania końcowe nt. projektów Seed money	rocznie
PSO07	Liczba planów projektów przyczyniających się do realizacji priorytetów wspólnych z krajami partnerskimi	Liczba planów projektów	10	Sprawozdania końcowe nt. projektów Seed money	rocznie
PSO08	Liczba spotkań transnarodowych w celu ułatwienia realizacji celów SUE RMB	Liczba odbytych spotkań	60	raport z postępu	rocznie
PSO09	Liczba spotkań transnarodowych w celu ułatwienia współpracy	Liczba odbytych spotkań transnarodowych	12	raport z postępu	rocznie

	w zakresie priorytetów wspólnych z krajami partnerskimi				
PSO10	Liczba strategicznych dokumentów w zakresie polityki wspierającej realizację celów SUE RMB i/lub priorytetów wspólnych z krajami partnerskimi	Liczba dokumentów Dokumenty mogą obejmować studia, oceny, raporty ewaluacyjne, plany działania, rekomendacje, wytyczne, propozycje nowelizacji prawnego prawodawstwie	10	raport z postępu	rocznie
PSO11	Liczba środków wsparcia dla SUE RMB	Liczba zastosowanych środków Świadczenia mogą mieć formę np. wydarzeń, forum strategii, kompilowania danych, analiz, raportów z realizacji itd.	14	raport z postępu	rocznie

2.A.7. Ramy wykonania

Tabela 5: Ramy wykonania dla osi priorytetowej

Oś priorytetowa	Rodzaj wskaźnika (kluczowy etap wdrażania, wskaźnik postępu finansowego lub wskaźnik rezultatu, w stosownych przypadkach)	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru, w stosownych przypadkach	Cel pośredni na rok 2018 r.	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika, w stosownych przypadkach
	<i>Wskaźnik finansowy</i>	FI01	Wydatek scertyfikowany	euro	3 103 890	15 519 446	Raporty z postępu	Cel na 2018: 20% całkowitych wydatków kwalifikowalnych Cel na 2023: 100% całkowitych wydatków kwalifikowalnych
	Wskaźnik produktu	PSO08	Liczba transnarodowych spotkań służących ułatwianiu realizacji celów SUERMB	liczba	30	60	Raporty z postępu	Wskaźnik produktu dotyczy około 61% alokacji finansowej na priorytet, ponieważ odnosi się do wsparcia w obszarze tematycznym KOT i KDH, dla których przydzielono 8 milionów euro z 13,2 milionów euro

Dodatkowa informacja jakościowa o utworzeniu ram wykonania
(opcjonalnie)

--

2.A.8. Kategorie interwencji

Kategorie interwencji odpowiadające treści osi priorytetowej w oparciu o klasyfikację przyjętą przez Komisję oraz szacunkowy podział wsparcia Unii.

Tabele 6-9: Kategorie interwencji

Tabela 6: Wymiar 1 Zakres interwencji		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
4	119	13 279 529

Tabela 7: Wymiar 2 Forma finansowania		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
4	01	13 279 529

Tabela 8: Wymiar 3 Typ obszaru		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
4	04	13 279 529

Tabela 9: Wymiar 6 Terytorialne mechanizmy wdrażania		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
4	07	13 279 529

2.A.9. Podsumowanie planowanego wykorzystania pomocy technicznej, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny władz instytucji zaangażowanych w zarządzanie programami i ich kontrolę oraz beneficjentów oraz, w razie potrzeby, działań wzmacniających potencjał administracyjny odpowiednich partnerów uczestniczących w realizację programów
(w stosownych przypadkach)

<i>Oś priorytetowa</i>	
<i>Nie dotyczy</i>	

2.B. Opis osi priorytetowych dotyczących pomocy technicznej

2.B.1 Oś priorytetowa

<i>Nr identyfikacyjny</i>	
<i>Tytuł</i>	Priorytet 5 „Pomoc techniczna”

2.B.2 Fundusz i podstawa dla kalkulacji wsparcia Unii

<i>Fundusz</i>	<i>Fundusze unijne (EFRR i EIS)</i>
<i>Podstawa kalkulacji (wydatki kwalifikowalne ogółem lub publiczne wydatki kwalifikowalne)</i>	<i>publiczne wydatki kwalifikowalne</i>

2.B.3. Cele szczegółowe i oczekiwane rezultaty

Cel szczegółowy

<i>Nr identyfikacyjny</i>	
<i>Cel szczegółowy</i>	5.1 „Pomoc techniczna” Dostarczenie wystarczającego finansowania w celu zapewnienia profesjonalnego i efektywnego zarządzania programem

<i>Rezultaty, które Państwa członkowskie zamierzają osiągnąć przy wsparciu Unii ⁴</i>	Sfinansowanie kosztów zarządzania programem poniesionych między 1 stycznia 2014 r. a 31 grudnia 2023 r.
--	---

2.B.4. Wskaźniki rezultatu

Tabela 10: Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu (w podziale na cele szczegółowe)

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa 5 (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
5.1.1	Część funduszy programu przyznana projektom	Procent funduszy przyznany projektom	0	2014	100%	Statystyki IZ/WS	rocznie
5.1.2	Realizacja celu N+3	Liczba zrealizowanych rocznych celów wydatkowania	0	2014	7	Wnioski o płatność, budżet programu	rocznie
5.1.3	Odwiedzający stronę internetową programu	Liczba niepowtarzających się odwiedzających	0	2014	350 000	Statystyki internetowe	rocznie

2.B.5. Przedsięwzięcia, które mają zostać objęte wsparciem, oraz ich oczekiwany wkład w realizację celów szczegółowych (w podziale na osie priorytetowe)

2.B.5.1. Opis przedsięwzięć, które mają zostać objęte wsparciem, oraz ich oczekiwany wkład w realizację celów szczegółowych

<i>Oś priorytetowa</i>	5.1 „Pomoc techniczna”
------------------------	-------------------------------

Koszty zarządzania programem będą obejmować działania związane z przygotowaniem, zarządzaniem, monitorowaniem, oceną, działaniami informacyjnymi i kontrolą programu współpracy jak również działania finansowe (w razie potrzeby) na rzecz wzmocnienia zdolności administracyjnych

⁴ Pozycja wymagana, gdy wsparcie Unii na pomoc techniczną w ramach programu EWT przekracza 15 mln EUR.

⁵ Wartości docelowe mogą być wyrażone jakościowo lub ilościowo.

do wykorzystania środków, takie jak spotkania komitetu monitorującego program, działania instytucji zarządzającej i wspólnego sekretariatu, a także wsparcie dla instytucji audytowej. Większość środków w ramach pomocy technicznej zostanie wykorzystana na sfinansowanie działalności wspólnego sekretariatu, realizującego główne zadania związane z wdrożeniem Programu. Pomoc techniczna obejmuje również koszty związane z działaniami informacyjnymi, rozpowszechnianiem rezultatów oraz koszty innych działań, takich jak ewaluacja i instalacja komputerowych systemów do zarządzania, monitorowania i ewaluacji.

Zgodnie z artykułem 17 Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013, limit pomocy technicznej został ustalony na poziomie 6% łącznej kwoty alokowanej w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna”.

2.B.5.2 Wskaźniki produktu, które mają się przyczynić do sięgnięcia rezultatów (w podziale na osie priorytetowe)

Tabela 11: Wskaźniki produktu

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023) (opcjonalnie)	Źródło danych
TA01	Liczba (potencjalnych) wnioskodawców korzystających z pomocy doradczej	liczba	415	Statystyki WS i IZ
TA02	Liczba otrzymanych i ocenionych wniosków	liczba	260	Statystyki WS i IZ
TA03	Liczba sprawdzonych i wypłaconych raportów,	liczba	630	Statystyki WS i IZ
TA04	Liczba nowych wiadomości opublikowanych na stronie internetowej programu	liczba	168	Statystyki WS i IZ
TA05	Liczba przeprowadzonych wydarzeń własnych	liczba	14	Statystyki WS i IZ
TA06	Liczba uczestników podczas wydarzeń programu	liczba	1 580	Statystyki WS i IZ
TA07	Liczba innych wydarzeń z udziałem pracowników WS i IZ	liczba	700	Statystyki WS i IZ
TA08	Liczba pracowników (pełnoetatowy ekwiwalent), których wynagrodzenie jest	Liczba osób zatrudniona w ciągu roku	186	Statystyki WS i IZ

	współfinansowane z pomocy technicznej	zakumulowana do końca programu		
--	---------------------------------------	--------------------------------	--	--

2.B.6. Kategorie interwencji

Odpowiednie kategorie interwencji oparte na klasyfikacji przyjętej przez Komisję oraz szacunkowy podział wsparcia Unii.

Tabele 12-14: Kategorie interwencji

Tabela 12: Wymiar 1 Zakres interwencji		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
5	121	16 357 839

Tabela 13: Wymiar 2 Forma finansowania		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
5	01	16 357 839

Tabela 14: Wymiar 3 Typ obszaru		
Oś priorytetowa	Kod	Kwota (w EUR)
5	04	16 357 839

SEKCJA 3 Plan finansowy

3.1 Środki finansowe z EFRR (w EUR)

Tabela 15

Fundusz	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Razem
<i>EFRR</i>	13 688 442	19 904 228	27 762 478	49 125 337	50 107 867	51 110 044	52 132 262	263 830 658
<i>EIS</i>	0	1 380 115	1 414 450	1 459 650	1 368 000	1 578 817	1 598 968	8 800 000
<i>Ogółem</i>	13 688 442	21 284 343	29 176 928	50 584 987	51 475 867	52 688 861	53,731,230	272 630 658

3.2.A Łączne środki finansowe z EFRR oraz współfinansowania krajowego (w EUR)

Tabela 16: Plan finansowy

Oś priorytetowa	Fundusz	Podstawa kalkulacji wsparcia Unii (całkowity koszt kwalifikowalny lub publiczny koszt kwalifikowalny)	Wkład Unii (a)	Wkład krajowy (b) = (c) + (d)	Szacunkowy podział wkładu krajowego		Finansowanie ogółem (e) = (a) + (b)	Stopa dofinansowania (f) = (a) / (e) (**)	Dla celów informacyjnych	
					Krajowe środki publiczne (c)	Krajowe środki prywatne (d) (*)			Wkłady państw trzecich	Wkład EBI
1	EFRR	łącznie	84 425 812	18 532 495	16 679 246	1 853 250	102 958 307	82%	5 480 851	
	EIS	łącznie	2 992 000	528 000	475 200	52 800	3 520 000	85%		
2	EFRR	łącznie	84 425 812	18 532 495	16 679 246	1 853 250	102 958 307	82%	5 480 851	
	EIS	łącznie	2 992 000	528 000	475 200	52 800	3 520 000	85%		
3	EFRR	łącznie	65 957 666	14 478 512	13 030 661	1 447 851	80 436 178	82%	4 202 754,00	
	EIS	łącznie	2 200 000	388 236	349 412	38 824	2 588 236	85%		
4	EFRR	łącznie	13 191 529	2 327 917	2 095 126	232 792	15 519 446	85%	396 095,00	
	EIS	łącznie	88 000	15 530	13 977	1 553	103 530	85%		
5	EFRR	publiczne	15 829 839	5 276 613	5 276 613	0	21 106 452	75%	832 000,00	
	EIS	publiczne	528 000	176 000	176 000	0	704 000	75%		
Razem	EFRR		263 830 658	59 148 032	53 760 891	5 387 141	322 978 690	81,69%	16 392 551,00	
	EIS		8 800 000	1 635 766	1 489 789	145 977	10 435 766	84%		
Razem			272 630 658	60 783 798	55 250 680	5 533 118	333 414 456	81,77%	16 392 551,00	

(*) Należy wypełnić wyłącznie wówczas, gdy osie priorytetowe są wyrażone w kosztach całkowitych.

(**) Tę stopę można zaokrąglić w tabeli do najbliższej liczby całkowitej. Dokładna stopa zastosowana do zwrotu płatności odpowiada współczynnikowi (f)

3.2.B. Podział według osi priorytetowej i celu tematycznego**Tabela 17**

Oś priorytetowa	Cel tematyczny	Wsparcie Unii	Wkład krajowy	Finansowanie ogółem
1 EFRR	Cel tematyczny 1	84 425 812	18 532 495	102 958 307
1 EIS	Cel tematyczny 1	2 992 000	528 000	3 520 000
2 EFRR	Cel tematyczny 6	84 425 812	18 532 495	102 958 307
2 EIS	Cel tematyczny 6	2 992 000	528 000	3 520 000
3 EFRR	Cel tematyczny 7	65 957 666	14 478 512	80 436 178
3 EIS	Cel tematyczny 7	2 200 000	388 236	2 588 236
4 EFRR	Cel tematyczny 11	13 191 529	2 327 917	15 519 446
4 EIS	Cel tematyczny 11	88 000	15 530	103 530
OGÓŁEM		256 272 819	55 331 185	311 604 004

Tabela 18: Szacunkowa kwota wsparcia, która ma być wykorzystana na cele związane ze zmianami klimatu

Oś priorytetowa	Szacunkowa kwota wsparcia, która ma być wykorzystana na cele związane ze zmianami klimatu (w EUR)	Udział w całkowitej alokacji na program (%)
1	10 025 565,20	3,68 %
2	30 604 357,80	11,23 %
3	18 265 199,20	6,70 %
Ogółem	58 895 122,20	21,60 %

Opis zintegrowanego podejścia do rozwoju terytorialnego, z uwzględnieniem treści i celów programu EWT, w tym w odniesieniu do regionów i obszarów, o których mowa w art. 174 ust. 3 TFUE, oraz z uwzględnieniem umów partnerstwa uczestniczących państw członkowskich, wskazujący sposób osiągnięcia przez program jego celów i oczekiwanych rezultatów

W ramach Programu stosowane jest zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego poprzez wykorzystanie terytorialnych zasobów Regionu Morza Bałtyckiego (RMB). Oznacza to, że wnioski dotyczące projektów (jeśli jest to możliwe) powinny być ukierunkowane na wyzwania terytorialne, powinny uwzględniać politykę rozwoju regionalnego jak również regionalne uwarunkowania planowanych działań oraz ich konsekwencje i wpływ na inne sektory w danym terytorium. Jeśli jest to możliwe, należy zapewnić bezpośredni udział różnych sektorów i różnych szczebli administracji lub konsultacje z nimi. Program jest ukierunkowany również na obszary, z którymi wiążą się określone wyzwania geograficzne, np. wyspy, obszary o trudnych warunkach klimatycznych, obszary geograficznie odległe i przygraniczne.

Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego w dużej mierze pełni funkcję katalizatora wspólnej świadomości wyzwań na poziomie makroregionalnym, jednocześnie stanowiąc podstawę dla priorytetów tematycznych programu. W ramach przyjętego podejścia program wykorzystuje zasoby terytorialne, jest ukierunkowany na terytorialne wyzwania oraz łączy przekrojowe kwestie zidentyfikowane w strategii, takie jak zrównoważony rozwój, zmiana klimatu, zarządzanie wielopoziomowe i wspólna tożsamość RMB.

Oprócz strategii UE funkcjonują również regionalne strategie rozwoju krajów partnerskich, które są ukierunkowane na podobne kwestie i wnoszą wkład w zdefiniowanie zakresu priorytetów tematycznych.

Morze Bałtyckie stanowi wspólny zasób przyrodniczy i gospodarczy oraz posiada potencjał na stworzenie zrównoważonych rozwiązań w oparciu o dostępną wiedzę na temat gospodarki wodnej, co przyczynia się do uzyskania przez RMB pozycji lidera na tym polu. Ponadto program wnosi wkład w zrównoważony rozwój poprzez wspieranie planowania przestrzennego obszarów morskich, zaś niebieski wzrost stwarza możliwości dla nowych i rozwijających się sektorów, wykorzystujących zasoby morskie.

Wyzwania dotyczące Morza Bałtyckiego mają również charakter transnarodowy (np. wyzwania związane z ochroną środowiska). Aby im sprostać, często potrzebne są wspólne planowanie i działania na szczeblu transnarodowym. W programie uwzględniono wyzwania wynikające ze zmiany klimatu, a w szczególności wyzwania związane z negatywnym wpływem na obszary przybrzeżne i wyspy. W ramach przyjętego podejścia program jest ukierunkowany na dostarczenie transnarodowych rozwiązań w zakresie ochrony środowiska, np. zapobieganie i ograniczanie szkodliwego wpływu zwiększającego się natężenia przepływu transportu morskiego na środowisko.

RMB charakteryzuje się dużymi odległościami, trudnymi warunkami geograficznymi i klimatycznymi oraz niską gęstością zaludnienia; w jego obrębie znajdują się również obszary o najgorszej dostępności w UE. Sieci TEN-T są w niewystarczającym stopniu skomunikowane i zintegrowane w obrębie regionu. Z tego powodu Program kładzie duży nacisk na te problemy terytorialne.

Program jest ukierunkowany również na Strategię rozwoju Europa 2020. Z uwagi na swoją różnorodność terytorialną i zróżnicowany rozwój gospodarczy, Region Morza Bałtyckiego posiada duży potencjał na rozwój dostosowany do swoich potrzeb. Aby stworzyć nowe szanse na rozwój, w ramach programu wspierana jest inteligentna specjalizacja jako instrument służący do zmobilizowania wewnętrznych zasobów w obszarach, w których dany kraj lub region się specjalizuje. Równie ważna dla rozwoju jest współpraca z innymi regionami.

W związku z tym, aby zapewnić skoordynowane i zrównoważone wykorzystanie wspólnych zasobów w RMB, w ramach programu przyjęto transnarodowe podejście poprzez wspieranie inteligentnej specjalizacji.

4.1. Rozwój lokalny kierowany przez społeczność (w stosownych przypadkach)

Podejście do stosowania instrumentów rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność oraz zasady identyfikacji obszarów, na których będą one wykorzystywane

Nie dotyczy

4.2. Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich (w stosownych przypadkach)

Zasady identyfikacji obszarów miejskich, w których mają być realizowane zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, oraz szacunkowa alokacja wsparcia z EFRR na te działania

Nie dotyczy

Tabela 19: Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich – szacunkowa alokacja wsparcia z EFRR

Fundusz	Szacunkowa alokacja wsparcia z EFRR (w EUR)
EFRR	0

4.3. Zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT) (w stosownych przypadkach)

Podejście do wykorzystania zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT) w rozumieniu art. 36 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, w przypadkach innych niż objętych pkt. 4.2 oraz szacunkowa alokacja finansowa w ramach każdej osi priorytetowej

Nie dotyczy

Tabela 20: Szacunkowa alokacja finansowa na ZIT inne niż wymienione w pkt. 4.2 (kwota łączna)

Oś priorytetowa	Szacunkowa alokacja finansowa (wsparcie Unii) (w EUR)
1 – Potencjał dla innowacji	0,00
2 – Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi	0,00
3 – Zrównoważony transport	0,00
OGÓŁEM	0,00

4.4 Wkład planowanych interwencji w realizację strategii makroregionalnych i strategii morskich, zgodnie z potrzebami obszaru objętego programem, określonymi przez właściwe państwa członkowskie, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, ważnych projektów strategicznych zidentyfikowanych w tych strategiach
(w stosownych przypadkach)

(jeśli państwa członkowskie i regiony uczestniczą w strategiach makroregionalnych i strategiach morskich)

Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) oraz plan działania odegrały ważną rolę w procesie ustalania potrzeb w zakresie współpracy transnarodowej w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego. Podstawowa analiza Strategii stanowiła jeden z głównych punktów odniesienia w analizie SWOT dla osi priorytetowych. Koordynatorzy obszarów priorytetowych, liderzy działań horyzontalnych oraz krajowe punkty kontaktowe SUE RMB (od 2015 roku: koordynatorzy obszarów tematycznych, koordynatorzy działań horyzontalnych oraz narodowi koordynatorzy) stanowiły część grupy referencyjnej w procesie programowania. Ponadto niektórzy koordynatorzy obszarów priorytetowych i liderzy działań horyzontalnych aktywnie angażowali się w Warsztaty tematyczne. Niektórzy koordynatorzy obszarów priorytetowych wnieśli wkład w tworzenie programu za pośrednictwem wspólnego komitetu programującego.

Doświadczenia i rezultaty projektów flagowych SUE RMB finansowanych w ramach programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 miały duży wpływ na określenie oczekiwań i celów szczegółowych dla programu na lata 2014-2022. W ramach programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 sfinansowano 49 projektów, które przyczyniły się do realizacji obszarów priorytetowych/tematycznych i działań horyzontalnych SUE RMB. Dwadzieścia sześć spośród 49 projektów zidentyfikowano jako projekty flagowe SUE RMB. W Interreg Region Morza Bałtyckiego będą wspierane projekty z wykorzystaniem wiedzy i doświadczenia zdobytego w ramach obszarów priorytetowych/tematycznych i działań horyzontalnych SUE RMB.

Na przykład projekty SienceLink i StarDust w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego były realizowane w ramach obszaru priorytetowego/tematycznego SUE RMB Inno. Projekty te wyznaczają kierunek dla dalszej współpracy transnarodowej w ramach priorytetu 1 „Potencjał dla innowacji”, w szczególności w odniesieniu do transnarodowych połączeń między infrastrukturami badawczymi oraz inteligentną specjalizacją.

Cel szczegółowy „Czyste wody” w ramach priorytetu 2 „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi” jest ściśle związany z obszarami priorytetowymi/tematycznymi SUE RMB Agri, Nutri (Biogeny) oraz Hazards (Zagrożenia). Grupa projektów „Baltic Impulse” w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego obejmowała kilka projektów flagowych z ww. obszarów priorytetowych /tematycznych. W tej grupie projektów przedstawiono sposoby tworzenia platform międzysektorowej współpracy potrzebnych w celu poprawienia jakości wód w Regionie Morza Bałtyckiego. Ponadto na przykład projekt flagowy COHIBA stanowił podstawę dla opracowania innowacyjnej metody zarządzania substancjami niebezpiecznymi. Cel szczegółowy „Zasobooszczędny niebieski wzrost” jest powiązany z SUE RMB i może opierać się o rezultaty kilku projektów flagowych. Projekty Aquabest i Aquafima w ramach obszaru priorytetowego/tematycznego SUE RMB Agri przedstawiły rozwiązania dotyczące zrównoważonej akwakultury. Projekt Submariner stanowił podstawę dla Sieci Submariner w ramach obszaru priorytetowego/tematycznego Inno w zakresie działań i inicjatyw na rzecz zrównoważonego i innowacyjnego wykorzystania zasobów morskich

Bałtyku. Projekty związane z planowaniem przestrzennym obszarów morskich, np. PartiSEApate w ramach działania horyzontalnego SUE RMB Planowanie przestrzenne, wspierają skoordynowane podejście do zrównoważonego korzystania z zasobów morskich.

Priorytet 3 „Zrównoważony transport” wnosi wkład w obszar priorytetowy/tematyczny „Transport” w ramach SUE RMB. Grupa projektów „Zrównoważone, multimodalne i ekologiczne korytarze transportowe” w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 przedstawiła kilka sposobów na zapewnienie efektywnych i zrównoważonych rozwiązań w zakresie bałtyckiego transportu pasażerskiego i towarowego, co stanowi jedno z działań w ramach obszaru priorytetowego/tematycznego „Transport”. Prace w tym kierunku są kontynuowane poprzez projekty współpracy w ramach celu szczegółowego „Interoperacyjność transportu”. Istnieją również ścisłe powiązania między celami szczegółowymi „Bezpieczeństwo morskie”, „Żegluga przyjazna dla środowiska” i obszarami priorytetowymi/tematycznymi Ship i Safe w ramach SUE RMB. Projekty flagowe RMB Innoship i CleanShip wskazały sposób kontynuacji transnarodowej współpracy w zakresie reagowania na wyzwania związane z żeglugą bardziej przyjazną dla środowiska. W ramach projektu flagowego EfficienSea opracowano usługi e-nawigacji. E-nawigacja stanowi przedmiot zainteresowania w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego jak również w ramach SUE RMB.

Ponadto, zgodnie ze zintegrowanym podejściem, program przyczynia się do realizacji celów działań horyzontalnych w SUERMB. Projekty finansowane w ramach osi priorytetowych 1-3 są zachęcane do włączenia jednego z następujących zagadnień przekrojowych w swoim podejściu: wielopoziomowego zarządzania, wspólnej tożsamości RMB, planowania przestrzennego / morskiego planowania przestrzennego, zrównoważonego rozwoju, zmiany klimatu lub zmian demograficznych.

Oprócz ścisłych tematycznych powiązań między Programem a SUE RMB, Program obejmuje konkretne działania ukierunkowane na wspieranie realizacji SUE RMB. W ramach priorytetu 4 „Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej” oferowany jest instrument Seed money na przygotowanie projektów odnoszących się do obszarów tematycznych i działań horyzontalnych Strategii. Koordynatorzy obszarów tematycznych i działań horyzontalnych uczestniczą w wyborze projektów wspieranych za pomocą instrumentu Seed money. W ramach priorytetu 4 finansowanie jest oferowane również koordynatorom obszarów tematycznych i koordynatorom działań horyzontalnych i obejmuje koszty wybranych działań wynikających z pełnienia przez dany podmiot funkcji koordynatora obszarów tematycznych lub działań horyzontalnych.

Program jest również ukierunkowany na potrzebę bardziej ścisłej współpracy między SUE RMB a krajami partnerskimi, w szczególności w zakresie powiązania z Rosyjską Strategią Północno-Zachodnią. Program umożliwia praktyczną współpracę na poziomie projektu dotyczącą kwestii istotnych dla SUE RMB oraz Rosyjskiej Strategii Północno-Wschodniej. W ramach priorytetu 4 wspiera się projekty finansowane za pomocą instrumentu Seed money w celu odnalezienia powiązań między SUE RMB a innymi strategiami w Regionie Morza Bałtyckiego. Koordynowanie działań z podmiotami odpowiedzialnymi za Rosyjską Strategię Północno-Zachodnią stanowi rodzaj działań, które mogą być finansowane w ramach Funduszu wsparcia dla koordynatorów obszarów tematycznych i koordynatorów działań horyzontalnych. Ponadto Program wspiera ogólne wdrażanie i komunikowanie działań SUERMB.

Ponadto zgodnie ze zintegrowanym podejściem Program przyczynia się do realizacji celów działań horyzontalnych w ramach SUE RMB. W każdym projekcie finansowanym w ramach osi

priorytetowych 1-3 należy wybrać przynajmniej jeden przekrojowy aspekt: zarządzanie wielopoziomowe, wspólna tożsamość RMB, planowanie przestrzenne/ planowanie przestrzenne obszarów morskich, zrównoważony rozwój, zmiany klimatu lub zmiany demograficzne.

SEKCJA 5. PRZEPISY WYKONAWCZE DO PROGRAMU WSPÓŁPRACY

5.1 Odpowiednie instytucje i podmioty

Tabela 21: Instytucje programu

Instytucja/podmiot	Nazwa instytucji/podmiotu oraz departamentu lub jednostki	Kierownik instytucji/podmiotu (funkcja lub stanowisko)
Instytucja zarządzająca	Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH)/ Bank Inwestycyjny Szlezwik-Holsztyn European Territorial Cooperation Unit (Jednostka ds. Europejskiej Współpracy Terytorialnej) Grubenstraße 20, 18055 Rostock, Niemcy info@eu.baltic.net	Dyrektor zarządzający: Erk Westermann-Lammers Dyrektor Jednostki ds. Europejskiej Współpracy Terytorialnej Susanne Scherrer
Instytucja Certyfikująca (w stosownych przypadkach)	Instytucja zarządzająca będzie odpowiedzialna za sprawowanie funkcji instytucji certyfikującej, zgodnie z art. 21(1) Rozporządzenia UE, nr 1299/2013 info@eu.baltic.net	zobacz instytucja zarządzająca
Instytucja audytowa	Ministerstwo Sprawiedliwości, Kultury i Spraw Europejskich, Szlezwik Holsztyn Lorentzendam 3524103 Kiel, Niemcy markus.stiegler@jumi.landsh.de	Dyrektor departamentu Markus Stiegler

Podmiot, któremu Komisja będzie przekazywać płatności:

☒ Instytucja zarządzająca	Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) (Bank Inwestycyjny Szlezwik-Holsztyn)
☐ Instytucja certyfikująca	

Tabela 22: Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli i audytu

(podstawa: art. 8 ust. 4 lit. a) ppkt (ii) i (iii) rozporządzenia (UE) nr 1299/2013)

Instytucja	Nazwa instytucji/departamentu/wydziału	kierownik
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS w DK: Danish Business Authority/Regional Development	pan Preben Gregersen
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS EE: Ministry of the Interior/Enterprise Estonia	pani Nele Ivask
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS FI: Ministry of Employment and the Economy	pani Tuula Manelius /
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS Alandii: The Åland Government Section for Trade and Industry	pani Linnéa Johansson
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS DE: Ministerstwo Sprawiedliwości, Kultury i Spraw Europejskich, Schleswig-Holstein	pan Stefan Musiolik
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS LV: Ministry of Environmental Protection and Regional Development/Investment Supervision Department/	pan Artis Lapīņš
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS LT: Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania	pan Alfonsas Dailis Barakauskas
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS PL: Ministry of the Infrastructure and Development	pani Anita Ryng
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	KPS SE: Tillväxtverket-The Swedish Agency for Economic and Regional Growth	pan Tommy Anjevall

zadań w zakresie kontroli		
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie kontroli	FLC NO: Ministry of Local Government and Modernisation	pan Hallgeir Aalbu
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS DK: Danish Business Authority/EU Controlling	pani Fatima Krag
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS EE: Estonian Ministry of the Interior	pani Aive Adler
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS FI: Ministry of Finance/The Government financial controller's function/Audit Authority Unit	pan Jan Holmberg
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS DE: Ministry of Justice, Cultural and European Affairs of Land Schleswig-Holstein	pan Markus Stiegler
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS LV: Ministry of Environmental Protection and regional Development/ Internal Audit Department	pani Zanda Janušauska
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS LT: Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania Internal Audit Unit	pani Rasa Rybakovienė
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS PL: Ministry of Finance	pani Urszula Olędzka
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS SE: Swedish National Financial Management Authority (tbc.)	pani Ulrika Bergelv
Podmiot lub podmioty wyznaczone do wykonywania zadań w zakresie audytu	ADS NO: Office of the Auditor General of Norway	pan Tor Digranes

5.2 Procedura utworzenia wspólnego sekretariatu

Uzgodnienia implementacyjne dotyczące wspólnego sekretariatu (zwanego dalej „WS”) będą identyczne jak te obowiązujące w okresie programowania 2007-2013.

WS zostanie utworzony przez IZ, w związku z czym główna siedziba WS będzie prowadzona przez IB.SH. Zadania IZ oraz WS będą realizowane przez Departament IB.SH ds. Europejskiej współpracy terytorialnej (EWT).

Główna siedziba WS będzie zlokalizowana w Rostocku w Niemczech, natomiast oddział WS w Rydze na Łotwie zostanie utworzony w porozumieniu z IB.SH.

Oddział WS w Rydze będzie prowadzony przez Państwową Agencję Rozwoju Regionalnego (SRDA). Szczegóły dotyczące działalności oddziału zostaną ustalone w umowie między IB.SH a SRDA.

WS będzie stanowił jedną wspólną jednostkę funkcjonalną kierowaną przez jednego dyrektora. Personel oddziału WS w Rydze będzie na bieżąco ściśle współpracował z pracownikami oddziału w Rostocku.

W WS będzie pracował personel międzynarodowy, najlepiej pochodzący z wszystkich krajów biorących udział w programie. Personel WS w Rostocku w Niemczech będzie zatrudniany przez IB.SH, natomiast personel oddziału WS w Rydze na Łotwie będzie zatrudniany przez SRDA w porozumieniu z IB.SH.

WS uzyska pełną zdolność operacyjną bezpośrednio po zatwierdzeniu PW przez Komisję Europejską oraz po zatwierdzeniu budżetu na pomoc techniczną (PT) przez KM. Do tego czasu wszystkie działania przygotowawcze będą finansowane w ramach poprzedniego programu.

5.3 Krótki opis rozwiązań w zakresie zarządzania i kontroli

Wspólna struktura wdrażania oraz podział zadań pomiędzy instytucjami zaangażowanymi w realizację programu

W realizację Interreg Region Morza Bałtyckiego będą zaangażowane następujące instytucje: instytucja zarządzająca (IZ), wspólny sekretariat (WS) utworzony przez IZ, komitet monitorujący (KM) oraz instytucja audytowa wspierana przez grupę audytorów.

IZ będzie pełnić funkcje określone w artykule 125 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013 oraz w artykule 23 Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013. Na podstawie artykułu 21(1) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 IZ będzie również odpowiedzialna za pełnienie funkcji Instytucji Certyfikującej, zgodnie z artykułem 126 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013 oraz artykułem 21(2) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013.

Zadania IZ i WS zostaną określone w Rocznych Planach Pracy, które zostaną zatwierdzone przez KM. Zadania personelu zostaną określone w indywidualnych opisach stanowiska pracy. Dyrektor IZ i WS będzie zlokalizowany w Rostocku i w równym stopniu będzie odpowiedzialny za IZ i WS.

W ramach programu WS będzie wykonywać większość bieżących zadań związanych z ogólną realizacją Programu, a w szczególności będzie wykonywać zadania określone w artykule 23(2) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013. WS będzie stanowił centralny punkt kontaktowy dla przedstawicieli społeczeństwa zainteresowanych Programem, potencjalnych beneficjentów oraz wybranych/realizowanych działań.

Partnerami IZ pełniącymi zadania koordynacyjne na terenie państw uczestniczących w realizacji programu będą w pierwszej kolejności członkowie KM reprezentujący instytucje krajowe odpowiedzialne za realizację programu. Członkowie KM oraz ich zastępcy będą głównymi osobami do kontaktu, odpowiedzialnymi za wszystkie zapytania, sprawozdania, itd. związane z realizacją Programu w krajach uczestniczących.

Zgodnie z artykułem 49 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013 KM będzie dokonywać przeglądów postępu w realizacji Programu pod kątem osiągnięcia celów programu, będzie pełnić funkcje określone w artykule 110 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, wybierać działania zgodnie z artykułem

6 Określone przepisy finansowe i wykonawcze dotyczące uczestnictwa Rosji i Białorusi w Programie zostaną zawarte w odnośnych umowach o finansowanie między Komisją Europejską a rządami obydwu krajów, zaś współsygnatariuszem tych umów będą Niemcy, jako kraj, w którym znajduje się siedziba Instytucji Zarządzającej.

12 Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 i zatwierdzać podręcznik programu. Obowiązki członków KM, zasady dotyczące bezstronności członków KM i zasady dotyczące wyboru działań, itd. zostaną ustalone w formie pisemnej w regulaminie KM. Regulamin zostanie przyjęty na pierwszym posiedzeniu KM.

Państwa uczestniczące mogą podjąć decyzję o utworzeniu punktów kontaktowych w celu udzielania beneficjentom informacji o programie.

Więcej informacji o udziale państw uczestniczących w realizacji Programu znajduje się w sekcji 5.2 niniejszego programu współpracy.

Proces oceny projektów, zatwierdzania oraz zawierania umów

Wnioski dotyczące projektów będzie można składać w trakcie otwartych naborów. Szczegóły dotyczące procedury składania, oceny i wyboru wniosków zostaną określone w podręczniku programu.

WS zorganizuje i zagwarantuje bezstronną ocenę wszystkich wniosków w oparciu o kryteria formalne i jakościowe zatwierdzone przez KM. Złożone wnioski zostaną przekazane członkom KM wraz z wynikami oceny i propozycją decyzji.

Przed zatwierdzeniem projektu przez KM uczestniczące państwa przeprowadzą weryfikację kwalifikowalności potencjalnych beneficjentów – jeśli zachodzi potrzeba, włącznie z krajowym zatwierdzeniem beneficjenta - zlokalizowanych na ich terytorium każdego. KM dokona wyboru projektów zgodnie z artykułem 12(1) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013, biorąc pod uwagę znaczenie strategiczne i jakość projektu. Szczegółowe zasady dotyczące podejmowania decyzji zostaną zawarte w regulaminie KM. Zostaną podjęte działania gwarantujące, iż ewentualna pomoc publiczna udzielona w ramach niniejszego Programu będzie zgodna z zasadami Unii Europejskiej dotyczącymi pomocy publicznej. Stosowane zasady dotyczące pomocy publicznej oraz sposób składania wniosku w ramach Interreg Region Morza Bałtyckiego zostaną opisane w podręczniku programu.

Wnioskodawcy wiodący projektów zostaną powiadomieni na piśmie przez WS o decyzji KM w sprawie wyboru projektów wraz z uzasadnieniem braku kwalifikowalności lub odrzucenia wniosku.

Po wydaniu przez KM decyzji o wyborze wniosków do dofinansowania IZ zawrze umowę o dofinansowanie z beneficjentem wiodącym zatwierdzonego projektu. Wzór umowy w oparciu o artykuł 12(5) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 zostanie przedstawiony KM lub zespołowi KM przed jego zastosowaniem. Umowy o dofinansowanie będzie podpisywać IZ lub, w imieniu IZ, personel WS zatrudniony przez IB.SH. Środki finansowe na projekty będą przyznawane wyłącznie w euro (€).

Uzgodnienia dotyczące weryfikacji zarządzania

IZ nie będzie wykonywać weryfikacji zgodnie z artykułem 125(4)(a) Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013 na całym obszarze objętym programem. W związku z tym weryfikacje będą realizowane przez kontrolerów pierwszego stopnia zgodnie z artykułem 23(4) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013, natomiast IZ upewni się, że wydatki każdego z beneficjentów zaangażowanych w projekt zostały zweryfikowane przez kontrolera pierwszego stopnia.

Każdy kraj uczestniczący wyznaczy kontrolerów pierwszego stopnia odpowiedzialnych za weryfikację wszystkich beneficjentów na swoim terytorium. Państwa uczestniczące będą stosować dwa główne systemy kontroli pierwszego stopnia (system scentralizowany i zdecentralizowany), które zostaną bardziej szczegółowo objaśnione w podręczniku programu. Decyzję o metodzie wyboru kontrolera podejmuje każdy kraj uczestniczący z osobna, zaś wybrane metody mogą się różnić pomiędzy uczestniczącymi krajami w zależności od wybranego systemu kontroli pierwszego stopnia.

Jako wyjątek od tej reguły, zamiast krajowych kontrolerów pierwszego stopnia, MA może zajmować się weryfikacją określonych rodzajów projektów.

Aby zapewnić spójność systemów i kontrolerów we wszystkich krajach uczestniczących, każde z państw przekaże IZ/WS szczegółowy opis systemu kontroli pierwszego stopnia za pomocą szablonu dostarczonego przez IZ/WS. Zmiany w danym systemie będą powodować aktualizację opisu, który zostanie niezwłocznie przekazany do IZ/WS oraz instytucji audytowej.

Ponadto IZ/WS będzie wspierać bieżącą działalność kontrolerów głównie poprzez przekazywanie ważnych informacji o projektach i standardowych narzędziach służących do weryfikacji wydatków. Ww. narzędzia, zharmonizowane z innymi programami, będą stosowane w charakterze standardowych wymagań we wszystkich krajach uczestniczących, aby zapewnić spójność i transparentność wykonywanych przez kontrolerów zadań w zakresie kontroli.

W pierwszej kolejności każdy kraj uczestniczący, oprócz wyznaczenia kontrolerów, odpowiada również za ich przeszkolenie w zakresie wiedzy o UE, programie i wymaganiach krajowych oraz za sprawdzenie jakości wykonywanej kontroli. IZ/WS również będzie przeprowadzać szkolenia dla kontrolerów pierwszego stopnia na poziomie programu.

Kontrolerzy winni:

- być niezależni od kontrolowanego beneficjenta,
- posiadać kwalifikacje określone przez państwa uczestniczące,
- spełniać wymagania dotyczące kontroli pierwszego stopnia określone w ramach regulacyjnych UE oraz w przepisach krajowych.

Państwa uczestniczące zapewnią weryfikację wydatków przez kontrolerów w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia dokumentów przez beneficjenta, co umożliwi terminowe przekazanie przez partnera wiodącego zatwierdzonych sprawozdań z postępu w realizacji projektu w trzymiesięcznym terminie wyznaczonym w programie. Terminowe złożenie dokumentów stanowi podstawę do zwrotu kosztów projektów w stosownym terminie.

W odniesieniu do PT każda organizacja wydatkująca środki na PT winna zapewnić, iż wydatki na PT będą weryfikowane i zatwierdzane zgodnie z odpowiednim krajowym systemem FLC (w zależności od lokalizacji geograficznej organizacji).

Organizacja audytów

Instytucja audytowa będzie pełnić funkcje określone w artykule 127 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013. Zgodnie z artykułem 25(2) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013, instytucję audytową będzie wspierać grupa audytorów składająca się z przedstawicieli każdego z państw uczestniczących.

Przedstawiciele będą pełnić funkcje wskazane w artykule 25(2) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 oraz będą uprawnieni do podejmowania decyzji w ramach grupy audytorów w imieniu danego kraju uczestniczącego (lista wyznaczonych instytucji odpowiedzialnych za wykonywanie zadań w zakresie audytu znajduje się w Załączniku 4). Będą oni pochodzić z jednostki niezależnej od członków KM, kontrolerów wyznaczonych zgodnie z artykułem 23(4) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 oraz wszelkich działań i środków finansowych w ramach projektu.

Grupa audytorów zostanie utworzona najpóźniej w terminie trzech miesięcy od podjęcia decyzji w sprawie zatwierdzenia Programu. Grupa audytorów opracuje i zatwierdzi własny Regulamin podczas pierwszego posiedzenia, zaś przewodniczyć jej będzie Instytucja audytowa.

Uzgodnienia na wypadek trudności związanych z realizacją

W przypadku wystąpienia trudności związanych z realizacją, dany kraj uczestniczący udzieli wsparcia IZ/WS w celu wyjaśnienia sytuacji oraz udzieli pomocy w celu niedopuszczenia do nałożenia ewentualnych sankcji na program, partnera wiodącego lub partnera projektu lub

w celu zniesienia takich sankcji. Sankcje mogą zostać nałożone na przykład przez Komisję Europejską, IA lub IZ/WS i na żądanie audytora drugiego stopnia. Szczegóły zostaną określone w „Porozumieniu w sprawie uzgodnień dotyczących zarządzania, kwestii finansowych i kontroli między krajami uczestniczącymi w realizacji Interreg Region Morza Bałtyckiego a IB.SH”, umowach finansowych z Rosją oraz (w stosownych przypadkach) w podręczniku programu lub w umowie o dofinansowanie.

Wnioskodawcy i beneficjenci mogą składać skargi, które zostaną rozpatrzone przez IZ/WS i do których IZ/WS się ustosunkuje. W razie potrzeby skargi będą rozpatrywane i dotyczące ich decyzje będą podejmowane wspólnie z przewodniczącym KM. KM może również utworzyć zespół lub podkomitet zajmujący się skargami. Termin „skarga” odnosi się do oceny projektu i jego wyboru/odrzućenia, audytu i kontroli jak również do realizacji i monitorowania projektu. Procedury dotyczące składania skarg zostaną opisane szczegółowo w podręczniku programu.

Informacje na temat związanych z realizacją trudności dotyczących nieprawidłowości i korekt finansowanych zawarte są w sekcji 5.1.4 niniejszego programu współpracy.

Ustalenia dotyczące udziału partnerów spoza obszaru programu

Zgodnie z art. 20 Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013, Program będzie otwarty dla partnerów spoza obszaru programu, pod warunkiem, że wszelkie takie państwa, na których terytorium mają siedzibę partnerzy akceptuje postanowienia dotyczące zarządzania, finansowania i kontroli programu. Podpisanie umowy podobnej do "Porozumienia w sprawie ustaleń w zakresie zarządzania, finansowania i kontroli między krajami uczestniczącymi w Interreg Region Morza Bałtyckiego oraz IB.SH" przez dane państwo jest obowiązkowe przed dokonaniem płatności na rzecz tych partnerów. Przepisy te będą również zawierać postanowienia dotyczące pkt 5.4 niniejszego programu współpracy.

Udział Białorusi

Białoruś nie dostarczyła jeszcze zgody na treść programu współpracy Interreg Regionu Morza Bałtyckiego zgodnie z wymogami art. 8 (9) rozporządzenia (UE) nr 1299/2013. Dlatego instytucje z Białorusi nie będą mogły uzyskać dofinansowanie z programu do czasu potencjalnej dodatkowej rewizji programu współpracy.

Udział Rosji

Zasady zawarte w całym programie współpracy, łącznie z sekcją 5 odnoszą się do wszystkich państw uczestniczących i Rosji (patrz punkt 9.4).

Instytucje z Rosji mogą zostać partnerami projektu i otrzymać dofinansowanie z programu dopiero po podpisaniu umowy finansowej pomiędzy Komisją Europejską, Federacją Rosyjską i Republiką Federalną Niemiec, jako państwem członkowskim, na terenie którego ma siedzibę instytucja zarządzająca programem. Podobnie, dopiero po zawarciu umowy finansowej, Rosja będzie mogła nominować delegację z prawem głosu do prac komitetu monitorującego. Zanim umowa finansowa zostanie zawarta Rosja uczestniczy w pracach komitetu monitorującego tylko jako obserwator.

5. 4 Podział odpowiedzialności pomiędzy uczestniczącymi państwami członkowskimi w przypadku korekt finansowych wprowadzonych przez instytucję zarządzającą lub Komisję

Nieprawidłowości i podział odpowiedzialności

Uzgodnienia dotyczące nieprawidłowości i zwrotu kosztów są identyczne jak w przypadku okresu programowania 2007-2013.

Jeśli IZ/WS podejrzewa lub otrzyma informację o nieprawidłowym wykorzystaniu przyznanych środków finansowych, zastosuje działania, takie jak wstrzymanie zwrotu finansowania związanego z partnerem wiodącym lub partnerem projektu oraz analizowanymi wydatkami, cofnięcie lub zmniejszenie kwoty współfinansowania w ramach Programu, odebranie przyznanych środków finansowych.

Podział zobowiązań będzie zgodny z art. 27 (3) rozporządzenia (UE) nr 1299/2013.

W odniesieniu do wydatków na PT na podstawie wspólnych decyzji państw uczestniczących, państwa uczestniczące ponoszą łączną odpowiedzialność proporcjonalnie do swojego udziału w ogólnym budżecie PT, natomiast w przypadku nieprawidłowości związanych z niewłaściwym wykorzystaniem budżetu PT spowodowanych wyłącznie przez organizacje wdrażającą program, odpowiedzialność ponosi tylko ta organizacja.

Podpisując „Umowę w sprawie uzgodnień dotyczących zarządzania, kwestii finansowych i kontroli między krajami uczestniczącymi w realizacji Interreg Region Morza Bałtyckiego a IB.SH” (w przypadku Rosji: odpowiednio – umowę finansową), państwa uczestniczące zobowiązują się do zwrotu na rzecz IZ kwot należnych zgodnie z artykułem 27 Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 oraz artykułem 147 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.

Błędy systemowe i korekty finansowe

Instytucja audytowa, grupa audytorów, Komisja Europejska lub Europejski Trybunał Obrachunkowy mogą stwierdzić błędy systemowe lub inne błędy na poziomie programu, które mogą skutkować wprowadzeniem korekt finansowych przez Komisję Europejską zgodnie z artykułami 85 oraz 144-147 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013. Błędy mogą zostać wykryte podczas realizacji programu oraz po jego zakończeniu, podczas zamykania ksiąg.

Bez względu na datę wykrycia błędów systemowych i innych błędów na poziomie programu, metoda podziału korekt finansowych między państwa uczestniczące zostanie wybrana w zależności od rodzaju błędu, zgodnie z „Porozumieniem w sprawie systemów zarządzania, finansów i kontroli między krajami uczestniczącymi w realizacji programu Interreg Region Morza Bałtyckiego a IB.SH” i umową finansową z Rosją.

Błędy systemowe i inne błędy wykryte na poziomie programu i skutkujące korektami finansowymi lub zakłóceniem/wstrzymaniem płatności na poziomie programu mogą również mieć wpływ na projekt. Sytuacja taka zostanie omówiona w podręczniku programu.

W odniesieniu do wydatków na PT na podstawie wspólnych decyzji państw uczestniczących, państwa ponoszą łączną odpowiedzialność proporcjonalnie do swojego udziału w ogólnym budżecie na PT, natomiast w przypadku błędów systemowych związanych z PT, odpowiedzialność ponosi państwo uczestniczące goszczące organizację, która wydatkuje środki na PT.

Nieprzestrzeganie uzgodnionych postanowień i terminów – sankcje

Uzgodnione postanowienia dotyczą obowiązków państw uczestniczących związanych z kontrolą kwalifikowalności oraz zatwierdzaniem beneficjentów na poziomie krajowym, wyborem projektów, systemami kontroli pierwszego stopnia (FLC), audytem drugiego stopnia (SLA), podziałem odpowiedzialności w związku ze współfinansowaniem PT oraz obowiązków związanych z korektami finansowymi i procedurami dotyczącymi odzyskiwania środków jak również związanych z realizacją projektu i sprawozdawczością na poziomie projektu.

Przypadki nieprzestrzegania postanowień uzgodnionych między państwami uczestniczącymi będą rozpatrywane indywidualnie. Jeśli państwo uczestniczące nie spełni swoich obowiązków, IZ ma prawo

wstrzymać płatności na rzecz wszystkich partnerów projektu zlokalizowanych na terytorium takiego państwa uczestniczącego.

Procedury dotyczące rozpatrywania przypadków nieprzestrzegania uzgodnionych postanowień i terminów na poziomie projektu zostaną określone w umowie o dofinansowanie oraz w podręczniku programu.

5.5 Stosowanie euro (w stosownych przypadkach)

Metoda wybrana do przeliczania wydatków poniesionych w innej walucie niż euro

Wydatki poniesione w walucie innej niż euro będą przeliczane na euro zgodnie z art. 28 (b) Rozporządzenia (UE) nr 1299/2013.

5.6 Zaangażowanie partnerów

Przedsięwzięcia podejmowane w celu zaangażowania partnerów, o których mowa w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, w przygotowanie programu EWT i rola tych partnerów w przygotowaniu i wdrażaniu programu, w tym ich zaangażowanie w prace komitetu monitorującego

Zaangażowanie partnerów na etapie przygotowania programu

Proces opracowywania Interreg Region Morza Bałtyckiego był zorganizowany zgodnie z podejściem partnerskim, o którym mowa w artykule 5 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013. Jako przyszła instytucja zarządzająca, jednostka Banku Inwestycyjnego Schleswik-Holsztyn ds. Europejskiej współpracy terytorialnej koordynowała ten proces wraz ze wspólnym sekretariatem programu (IZ/WS). Wspólny komitet programujący (WKP), jako główny organ decyzyjny, oraz grupa robocza ds. programowania (GR), zajmujący się konkretnymi zagadnieniami i propozycjami, zostały utworzone w styczniu 2012 r. W skład WKP i GR weszli krajowi i regionalni przedstawiciele wszystkich państw zainteresowanych uczestnictwem w realizacji programu.

Oprócz ww. organów ds. programowania na początku procesu programowania utworzono grupę referencyjną, aby zapewnić udział zainteresowanych podmiotów z regionu. W skład grupy referencyjnej weszły organizacje o znaczeniu transnarodowym i panbałtyckim, zainteresowane tematyką poruszoną w programie, jak również narodowe punkty kontaktowe, koordynatorzy obszarów priorytetowych i liderzy działań horyzontalnych Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego. Skład grupy referencyjnej został zaproponowany przez IZ/WS, sprawdzony i uzupełniony w oparciu o propozycje delegacji WKP. Pełna lista partnerów będących członkami grupy referencyjnej znajduje się w sekcji 9.3.

W okresie wiosennym i letnim 2012 r. wśród członków grupy referencyjnej przeprowadzono ankietę, aby przeanalizować potrzeby i oczekiwania w ramach nowego programu. Ankieta znacząco przyczyniła się do określenia kluczowych tematów w ramach priorytetu (por. PW, sekcja 1).

W całym okresie programowania państwa zaangażowane w program prowadziły konsultacje (np. w zakresie priorytetów tematycznych) z krajowymi grupami referencyjnymi. Członkowie WKP przeprowadzili indywidualne procesy konsultacji w państwach, zgodnie z krajowymi strukturami i praktykami, oraz przekazali rezultaty konsultacji autorom programu w ramach kilku rund dyskusyjnych.

Jesienią 2012 r. IZ/WS przeprowadziły trzy ankiety internetowe wśród partnerów wiodących, partnerów i kontrolerów finansowych poprzedniego programu, aby ustalić mocne i słabe strony na poziomie codziennej realizacji. W ankiecie wzięło udział ponad 800 beneficjentów. Wyniki ankiety wykorzystano jako podstawę, aby zdefiniować procedury i narzędzia na potrzeby realizacji przyszłego

projektu, w szczególności w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych z punktu widzenia beneficjenta (por. PW, sekcja 7).

W kwietniu 2013 r. IZ/WS przeprowadziły trzy Warsztaty tematyczne poświęcone trzem wybranym wcześniej priorytetom tematycznym programu (innowacje, transport i środowisko/oszczędne gospodarowanie zasobami). Warsztaty miały na celu weryfikację i dalsze ukonkretnienie głównych wyzwań w regionie w ramach każdego z trzech opracowywanych priorytetów finansowania. W warsztatach wzięło udział łącznie 160 ekspertów z dziedziny poruszanej tematyki oraz zainteresowanych podmiotów z krajów objętych programem.

W okresie od stycznia do marca 2014 r. przeprowadzono konsultacje społeczne na podstawie ukończonego projektu programu współpracy zatwierdzonego przez WKP w grudniu 2013 r. Osoby fizyczne oraz organizacje zainteresowane programem miały możliwość wyrazić swoją opinię o wstępnej wersji programu. Następnie zostały wprowadzone zmiany przed przyjęciem ostatecznej wersji programu Współpracy w maju 2014 r.

Zaangażowanie partnerów na etapie realizacji programu

Zaangażowanie instytucji krajowych, regionalnych i lokalnych, partnerów gospodarczych, społecznych, organizacji badawczych oraz organizacji pozarządowych, w tym organizacji na rzecz ochrony środowiska, w realizację programu będzie bardzo ważne.

Przyszły komitet monitorujący (KM) Interreg Region Morza Bałtyckiego będzie składał się z przedstawicieli szczebla krajowego i regionalnego państw uczestniczących. Ponadto poprzez utworzenie podkomitetów krajowych we wszystkich państwach uczestniczących zostanie zapewnione jeszcze większe zaangażowanie na poziomie regionalnym i lokalnym, obejmując partnerów gospodarczych, społecznych, organizacje badawcze i pozarządowe; dzięki temu zapewniony zostanie odpowiedni udział społeczeństwa obywatelskiego w realizacji programu. Każde państwo powiadomi IZ/WS o utworzeniu podkomitetu krajowego oraz o jego składzie, kierownictwie, dostępności oraz (jeśli dotyczy) regulaminie.

SEKCJA 6. KOORDYNACJA

Mechanizmy zapewniające skuteczną koordynację między EFRR, Europejskim Funduszem Społecznym, Funduszem Spójności, Europejskim Funduszem Rolnym na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich, Europejskim Funduszem Morskim i Rybackim oraz innymi unijnymi i krajowymi instrumentami finansowania, w tym koordynację i ewentualne połączenie z instrumentem „Łącząc Europę”, Europejskim Instrumentem Sąsiedztwa (EIS), Europejskim Funduszem Rozwoju (EFR) oraz IPA II, a także z EBI, z uwzględnieniem przepisów określonych we wspólnych ramach strategicznych, zawartych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1303/2013. W przypadku gdy państwa członkowskie i państwa trzecie uczestniczą w programach EWT, które wykorzystują także środki EFRR dla regionów najbardziej oddalonych oraz środki finansowe z EFR, mechanizmy koordynacji na właściwym szczeblu w celu ułatwienia skutecznej koordynacji wykorzystania tych środków

W niniejszej sekcji opisano koordynację Interregu Region Morza Bałtyckiego jako transnarodowego programu w ramach celu Europejska współpraca terytorialna (EWT) oraz innych instrumentów finansowania w regionie. W pierwszej kolejności przedstawiono koordynację z innymi programami EWT oraz funduszami ESI i programami krajowymi. Następnie zwięźle wyjaśniono tematyczne powiązania między priorytetami finansowania w ramach programu a innymi funduszami. Ze względu na szeroki zakres tematyczny i duży zasięg geograficzny Interregu Region Morza Bałtyckiego, opis ma charakter ogólny. Mechanizmy koordynacji z innymi programami muszą być opracowywane w bardzo skuteczny i zorientowany na cel sposób, aby były możliwe do zrealizowania w danym kontekście.

Koordinacja z innymi programami EWT

W okresie finansowania Interreg Region Morza Bałtyckiego pokrywa się geograficznie z obszarami objętymi 24 programami o charakterze transgranicznym (9 z nich to programy EIS) oraz trzema programami w zakresie współpracy transnarodowej. W przypadku większości programów o charakterze transgranicznym, obszar objęty programem jest bardzo ograniczony i wspierane są projekty o charakterze bilateralnym. Projekty finansowane w ramach tych programów różnią się znacząco od projektów kwalifikowalnych w ramach Interregu Region Morza Bałtyckiego. Niemniej jednak tematyka programów o charakterze transnarodowym i transgranicznym może być podobna, w związku z czym zachęca się do realizowania projektów wykorzystujących efekt synergii, np. poprzez integrację partnerów transgranicznych w szersze sieci transnarodowe. Większych podobieństw oczekuje się w przypadku Interregu Region Morza Bałtyckiego oraz dwóch multilateralnych transgranicznych Programów wykraczających poza granice morskie, tzn. programu Południowy Bałtyk i programu Bałtyk Centralny. Wymiana między tymi programami miała miejsce na etapie tworzenia programu. W całym okresie finansowania zorganizowana będzie regularna wymiana, aby zapewnić wykorzystanie komplementarności i zapobiec podwójnemu finansowaniu.

Ponadto Interreg Region Morza Bałtyckiego wykazuje podobieństwa z trzema transnarodowymi programami współpracy, tzn. programem Peryferia Północne i Arktyka, programem Morza Północnego i programem Europa Środkowa.

Program INTERACT będzie stanowił główną platformę koordynacji programów EWT. Będzie on wspierał wymianę między instytucjami zaangażowanymi w program i służył do gromadzenia informacji o finansowanych projektach w całej Europie, umożliwiając wnioskodawcom i decydom wgląd we wcześniejszą i bieżącą współpracę w zakresie podobnych tematów.

Koordinacja z innymi funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi UE oraz finansowaniem krajowym

Koordinację Interregu Region Morza Bałtyckiego, programów finansowanych z ESI oraz innych programów krajowych zapewnią instytucje reprezentowane w transnarodowym Komitecie monitorującym i/lub w podkomitetach krajowych. Instytucje te ocenią strategiczną adekwatność i komplementarność wniosków dotyczących projektów w ramach Interregu Region Morza Bałtyckiego w odniesieniu do interwencji finansowanych na szczeblu krajowym. Ocena strategiczna uzupełni ocenę jakości wniosków wykonywaną przez wspólny sekretariat. Zasadniczo ryzyko nakładania się programów krajowych i transnarodowych jest zminimalizowane poprzez różne podejścia strategiczne i rodzaje interwencji. Podczas gdy w ramach programów transnarodowych wspierana jest integracja terytorialna i rozwój zdolności w ramach wielonarodowej współpracy, jak opisano w sekcjach 1 i 2 niniejszego dokumentu, programy krajowe są ukierunkowane na konkretne działania wdrożeniowe i inwestycyjne. W związku z tym obydwa rodzaje programów uzupełniają się w sposób naturalny. Celem jest utworzenie połączeń między projektami transnarodowymi, pełniącymi rolę ekspercką lub poligonów doświadczalnych dla innowacyjnych pomysłów, a realizacją na dużą skalę programów finansowanych z ESI i innych źródeł krajowych. Oczekuje się, że w ramach SUE RMB wspierana będzie koordynacja różnych źródeł finansowania. Podmioty zainteresowane SUE RMB powinny ustalić najbardziej odpowiednie instrumenty dla każdego rodzaju interwencji w ramach różnych obszarów tematycznych. Interreg Region Morza Bałtyckiego będzie wspierał ten proces za pomocą projektów typu seed money w ramach priorytetu 4 oraz poprzez doradztwo udzielane wnioskodawcom przez wspólny sekretariat.

Cztery kraje w obszarze objętym programem (Estonia, Łotwa, Litwa i Polska) otrzymują finansowanie w ramach Mechanizmu Finansowego EOG i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, aby zmniejszyć dysproporcje społeczno-gospodarcze. Każde z czterech państw-beneficjentów uzgadnia pakiet programów z państwami-donatorami (Norwegią, Islandią i Lichtensteinem) w oparciu o krajowe zapotrzebowanie, priorytety i zakres współpracy z państwami-donatorami. Programy są opracowywane i zarządzane przez krajowych operatorów programów w każdym z krajów. Sektory priorytetowe dla tych funduszy są powiązane z priorytetami Interregu Region Morza Bałtyckiego (np. w zakresie ochrony środowiska i gospodarki środowiskowej, zmian klimatycznych, odnawialnych źródeł energii, ekologicznych innowacji w przemyśle). Niemniej jednak wyraźnie wyróżniają się poprzez swój bilateralny charakter, czyli konkretne powiązania między państwami-beneficjentami a donatorami.

Komplementarność i synergia z priorytetami finansowania

Każdy z priorytetów finansowania opisany w sekcji 2 niniejszego programu jest powiązany poprzez komplementarność i synergia z innymi instrumentami finansowania. W poniższych rozdziałach opisano te powiązania dla trzech priorytetów tematycznych programu. Potencjalni wnioskodawcy winni unikać dublowania zakresu tematycznego i poszukiwać synergii z uwzględnieniem roli i osiągnięć innych europejskich inicjatyw i programów opisanych poniżej:

Priorytet 1 „Potencjał dla innowacji”

Główny punkt odniesienia stanowi inicjatywa „Unia innowacji”, będąca częścią strategii Europa 2020, oraz Program Ramowy Badań Naukowych i Innowacji (Horyzont 2020), który stanowi skonsolidowany instrument finansowy zastępujący pozostałe instrumenty Unii w zakresie finansowania badań i innowacji. Należy wykorzystać synergia np. w zakresie stwarzania szans dla biznesu w reakcji na duże wyzwania społeczne, wspierania innowacji wynikających z potrzeb rynku i zaangażowania sektora publicznego w procesy innowacyjne. Dodatkowo, program zachęca potencjalnych wnioskodawców do uwzględnienia osiągnięć innowacyjnych projektów wspieranych przez Wspólny Program Badań i Rozwoju dla Morza Bałtyckiego BONUS. W szczególności potencjalni wnioskodawcy mogą przetestować modele komercjalizacji prototypów przygotowane w projektach wspieranych przez BONUS w ramach możliwości, które stwarza Interreg RMB 2014-2020.

Należy również wykorzystać doświadczenia z inicjatyw na rzecz bardziej zrównoważonych i połączonych infrastrukturalnych i innowacyjnych, takich jak Konsorcjum na rzecz Europejskiej Infrastruktury Badawczej (ERIC) oraz Europejskie Forum Strategiczne Infrastrukturalnych i Innowacyjnych (ESFRI). Wnioskodawcy powinni w szczególności rozważyć działania ukierunkowane na otwarte innowacje i usuwanie przeszkód w dostępie przemysłu do infrastrukturalnych publicznych. Zaleca się również, aby wnioskodawcy śledzili postęp w ramach Obserwatorium ekoinnowacji, które pełni funkcję platformy dla ustrukturyzowanego gromadzenia i analizy szerokiego zakresu informacji na temat ekoinnowacji.

W odniesieniu do innowacji społecznych należy uwzględnić europejski ranking innowacyjności sektora publicznego (European Public Sector Innovation Scoreboard) oraz pilotażowy program europejskich innowacji społecznych (European Social Innovation pilot), które umożliwiają przedsiębiorstwom społecznym, społeczeństwu i innym sektorom wgląd w zakres innowacyjności i wiedzy specjalistycznej sektora publicznego. Ponadto wnioskodawcy projektów ukierunkowanych na kulturę i branże kreatywne powinni uwzględnić Europejskie Stowarzyszenie Branż Twórczych odpowiedzialne za rozwój nowych form wsparcia dla tych branż oraz program Kreatywna Europa,

finansujący projekty, sieci współpracy i platformy w sektorze kultury oraz sektorze kreatywnym. Jeśli jest to możliwe, działania należy skoordynować z Planem Działania „Przedsiębiorczość 2020”.

Ponadto, projekty realizowane w ramach priorytetu 1 opracowujące potencjalne rozwiązania szerokich wyzwań społecznych, powinny wziąć pod uwagę działania w ramach Europejskiego Partnerstwa na rzecz Innowacji Sprzyjającej Aktywnemu Starzeniu się w Dobrym Zdrowiu, jak również działalności w ramach sieci wysoko wyspecjalizowanych i innowacyjnych podmiotów świadczących opiekę zdrowotną w ramach tzw. Europejskich Sieci Referencyjnych. Podczas opracowywania interwencji w zakresie *krajowych programów głównych* ukierunkowanych na innowacje i badania należy przeanalizować możliwości wsparcia, aby zapewnić skoordynowanie finansowania, w szczególności w odniesieniu do działań w zakresie demonstracji i pilotowania opracowanych rozwiązań.

Priorytet 2 „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi”

Priorytet dotyczący zrównoważonego gospodarowania zasobami naturalnymi jest powiązany z kilkoma innym programami finansowania i inicjatywami, które należy uwzględnić, aby osiągnąć efekt synergii i komplementarność projektów. Wnioskodawców zachęca się ich do szukania synergii z transnarodowymi badaniami i projektami innowacyjnymi Programu BONUS oraz unikania powielania tematów. W zakresie przeciwdziałania eutrofizacji i zanieczyszczeniom *Program EFRROW* może zapewnić działania komplementarne dla projektów realizowanych w ramach celów szczegółowych, takich jak redukcja napływu biogenów i ilości substancji niebezpiecznych w Morzu Bałtyckim. Działania finansowane z tych źródeł mogą być również istotne dla projektów transnarodowych ukierunkowanych na wyzwania związane z niebieskim wzrostem przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami. W ramach projektów na rzecz zrównoważonego zasobooszczędnego niebieskiego wzrostu można poszukiwać synergii z adekwatnymi działaniami finansowanymi z *EFMR*, zwłaszcza w zakresie zrównoważonej akwakultury i działań na rzecz wspierania dywersyfikacji gospodarki w obszarach przybrzeżnych. Ponadto projekty w ramach priorytetu 2 mogą dążyć do synergii z komponentami Programu LIFE dotyczącymi środowiska i klimatu, na przykład w ramach zintegrowanych projektów, w szczególności w zakresie efektywności wykorzystania zasobów, wody, odpadów, łagodzenia zmian klimatu i adaptacji.

Opracowując interwencje ukierunkowane na redukcję obciążenia biogenami, zmniejszenie ilości substancji niebezpiecznych w Morzu Bałtyckim oraz zwiększenie efektywności energetycznej, należy uwzględnić cele i działania w ramach *Partnerstwa Północnego w zakresie środowiska*, które obejmują współpracę w zakresie oczyszczania ścieków, gospodarki wodnej i działań na rzecz efektywności energetycznej. Projekty również powinny wziąć pod uwagę *Konwencję o Ochronie Środowiska Północno-Wschodniego Atlantyku* (OSPAR), np. kiedy podejmują wyzwania związane z eutrofizacją, substancjami niebezpiecznymi czy odpadami morskimi.

Opracowując interwencje w zakresie odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej, potencjalni wnioskodawcy winni unikać dublowania zakresów tematycznych i poszukiwać synergii poprzez uwzględnienie funkcji i osiągnięć następujących wspólnych programów i inicjatyw na rzecz efektywności energetycznej i szerszego wykorzystania odnawialnych źródeł energii: kontynuacja programu *Inteligentna Energia dla Europy*, *Porozumienie Burmistrzów* i *Inicjatywy ManagEnergy*. Ponadto w każdym przypadku należy uwzględnić międzyregionalne i krajowe programy finansowania.

Priorytet 3 „Zrównoważony transport”

Potencjalni wnioskodawcy winni unikać dublowania zakresu tematycznego i poszukiwać synergii z uwzględnieniem roli i osiągnięć innych europejskich inicjatyw i programów. W ramach programu nie są wspierane działania, dla których przewidziano środki na finansowanie infrastruktury TEN-T, np. działania finansowane za pomocą instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Niemniej jednak synergia w zakresie trzeciorzędnych i drugorzędnych węzłów do TEN-T wspierane przez CEF mogą być kwalifikowalne. Podmioty na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym mogą wspólnie opracować działania, aby uzyskać finansowanie inwestycji dla takich programów, w szczególności w ramach Programu „Marco Polo” i Programu „Autostrady Morskie”. W stosownych przypadkach potencjalni wnioskodawcy powinni podjąć próbę nawiązania współpracy w ramach krajowych (głównych) programów oraz Funduszu Spójności. W ramach Programu *Horyzont 2020* oraz makroregionalnego programu BONUS planuje się wsparcie dla innowacji badawczych i technologicznych w zakresie inteligentnego, ekologicznego i zintegrowanego transportu. W związku z tym w stosownych przypadkach potencjalni wnioskodawcy powinni poszukiwać synergii z projektami wspieranymi w ramach programów Horyzont 2020 i BONUS oraz unikać dublowania tych samych działań. Należy również wykorzystać doświadczenia zdobyte w związku z *Inicjatywą CIVITAS* w ramach europejskiej polityki na rzecz ekologicznego i lepszego transportu dla obywateli Europy. Zaleca się również, aby wnioskodawcy śledzili postęp w ramach *Rady Państw Morza Bałtyckiego* oraz *Partnerstwa Wymiaru Północnego w zakresie Transportu i Logistyki*.

SEKCJA 7. Zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla beneficjentów

Podsumowanie oceny obciążeń administracyjnych dla beneficjentów oraz, w razie potrzeby, planowanych działań wraz z orientacyjnym harmonogramem dotyczącym zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

Podczas realizacji poprzedniego programu IZ/WST stale pracowały nad działaniami służącymi zmniejszeniu obciążeń administracyjnych z punktu widzenia beneficjentów jak również zmniejszeniu nakładu prac administracyjnych dla instytucji zaangażowanych w program. IZ/WST regularnie otrzymywały informację zwrotną od beneficjentów i przeprowadzały (internetowe) ankiety, aby systematycznie uzyskiwać informacje zwrotne dotyczące bieżących projektów. IZ/WST ustaliły, że poziom obciążeń administracyjnych jest skorelowany ze złożonością transnarodowego programu współpracy, obejmującego nie tylko 8 Państw członkowskich UE, Norwegię i Białoruś, ale także różne źródła finansowania i przepisy. W związku z powyższym IZ/WST oceniły obciążenia administracyjne jako akceptowalne i nie stwierdziły niedociągnięć lub potrzeby usprawnień w celu istotnego zmniejszenia ich z punktu widzenia beneficjentów w ramach poprzedniego programu.

Jednak w okresie realizacji nowego programu wymagane będą nowe działania w celu utrzymania obecnego poziomu obciążeń administracyjnych lub nawet zmniejszenia go. Wprowadzono zmiany w ramach regulacyjnych UE (np. e-spójność, akty delegowane dotyczące kwalifikowalności wydatków, itd.), aby w ramach programów umożliwić zmniejszenie obciążeń administracyjnych z punktu widzenia wnioskodawców i beneficjentów poprzez ujednolicenie przepisów dotyczących programów i usprawnienie wymiany danych między projektami a beneficjentami.

Niemniej jednak celem jest wykorzystanie najlepszych praktyk z poprzedniego programu w nowym programie, w związku z czym program jest ukierunkowany na dalsze zmniejszanie obciążeń administracyjnych dla beneficjentów oraz innych uczestników programu.

Jednym z kluczowych elementów służących zmniejszeniu obciążeń administracyjnych jest zastosowanie zharmonizowanych (i uproszczonych) zasad i procedur, które uzgodniono w różnych programach współpracy terytorialnej.

Zgodnie z rezultatami dyskusji międzyprogramowych umożliwionych przez INTERACT rozważa się realizację następujących działań:

- Wprowadzenie ryczałtowego wyliczenia kosztów biurowych i administracyjnych zgodnie z artykułem 68 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.
- Wprowadzenie uproszczenia naliczania kosztów wsparcia przygotowania projektu (np. koszty przygotowania zwracane ryczałtowo) lub w przypadku małych projektów zastosowanie standardowych kosztów jednostkowych.
- Wprowadzenie Rozporządzenia Delegowanego dotyczącego kwalifikowalności wydatków w ramach programów współpracy podczas opracowywania zasad kwalifikowalności programu i struktur finansowych (np. linii budżetowych). Poprzez udoskonalenie wymagań dotyczących kwalifikowalności na całym poziomie EWT, beneficjenci uzyskają bardziej transparentny system i dokumentację referencyjną bez względu na program, w którym uczestniczą. Potrzeba zapoznawania się i zrozumienia różnych interpretacji zasad kwalifikowalności została ograniczona do minimum, co przyczyniłoby się do znacznego zmniejszenia ryzyka błędów w sprawozdawczości.

Ponadto wspólny pakiet zasad EWT dotyczących kwalifikowalności ułatwi pracę kontrolerom pierwszego stopnia. Akt delegowany, jako podstawowy punkt odniesienia zastępujący przepisy krajowe na poziomie EWT, umożliwi również bardziej równe i transparentne księgowanie kosztów w Państwach członkowskich i partnerskich.

- Wdrożenie i zastosowanie zharmonizowanych dokumentów kontroli pierwszego stopnia (tzn. lista kontrolna kontroli pierwszego stopnia i raport). Dzięki temu program zapewni, iż beneficjenci i kontrolerzy pierwszego stopnia z regionu uczestniczącego w kilku programach EWT będą musieli spełnić identyczne wymagania i procedury w zakresie kontroli. Przyczyni się to do uproszczenia pracy kontrolerów pierwszego stopnia, którzy będą korzystać z tych samych dokumentów i spełniać identyczne wymagania dotyczące kontroli bez względu na program, w którym uczestniczą, oraz do uproszczenia pracy beneficjentów, w przypadku ujednolicenia dokumentów kontroli pierwszego stopnia.
- Interreg Region Morza Bałtyckiego jest ukierunkowany na uproszczenie obowiązujących procedur na etapie realizacji projektu. W tym zakresie planuje się uelastycznienie procedury wprowadzania zmian, np. umożliwienie partnerom projektu i partnerom wiodącym wprowadzenia niektórych zmian w planie prac i budżecie bez konieczności zatwierdzenia przez WS, o ile cele i produkty projektu zostaną zrealizowane. Przewiduje się również uproszczenie procedury nawiązywania współpracy z nowymi partnerami. Ponadto w związku z czasem trwania procedury wprowadzania zmian planuje się usprawnienia w zakresie zaangażowania/interakcji całego komitetu monitorującego.
- Na poziomie narzędzi służących do realizacji program jest ukierunkowany na uproszczenie struktury formularzy, czyniąc je bardziej przyjaznymi dla użytkownika.

Planuje się podjęcie działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych z punktu widzenia beneficjentów poczynając od rozpoczęcia nowego okresu programu.

SEKCJA 8. ZASADY HORYZONTALNE

8.1. Zrównoważony rozwój

Opis konkretnych przedsięwzięć mających na celu uwzględnienie przy wyborze operacji wymogów ochrony środowiska, efektywnego wykorzystania zasobów, łagodzenia skutków zmian klimatu i dostosowania do zmian klimatu, odporności na klęski żywiołowe i katastrofy, zapobiegania i zarządzania ryzykiem.

Zrównoważony rozwój regionu będzie stanowił integralną część Interregu Region Morza Bałtyckiego i zostanie uwzględniony we wszystkich priorytetach programu. Priorytet 1 „Potencjał dla innowacji”, priorytet 2 „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi” oraz priorytet 3 „Zrównoważony transport” są ukierunkowane na szeroki zakres kwestii związanych ze zrównoważeniem gospodarczym, środowiskowym i społecznym. Na przykład jednym z celów priorytetu 1 jest wspieranie rozwiązań w odpowiedzi na wyzwania społeczne, takie jak zmiana klimatu, efektywność energetyczna i oszczędne gospodarowanie zasobami, produkcja żywności, pomoc społeczna, służba zdrowia i zmiany demograficzne. Priorytet 2 jest ukierunkowany m.in. na wyzwania związane z ochroną środowiska, efektywnością energetyczną i oszczędnym gospodarowaniem zasobami i ochroną wód, które stanowią także główne aspekty zrównoważonego rozwoju. Obejmuje on również zagrożenia w przemyśle przybrzeżnym lub wywołane ekstremalnymi warunkami pogodowymi oraz morskie planowanie przestrzenne zapobiegające zagrożeniom. Priorytet 3, oprócz wspierania zrównoważonego transportu, uwzględnia również zrównoważony rozwój Regionu Morza Bałtyckiego na przykład w celach szczegółowych dotyczących żeglugi i mobilności miejskiej przyjaznej dla środowiska. Dodatkowo, jego cel szczegółowy w zakresie bezpieczeństwa morskiego obejmuje odporność na katastrofy, przeciwdziałanie ryzyku i zarządzanie transportem morskim. Konkretnie działania są opisane bardziej szczegółowo w rozdziałach poświęconych danym priorytetom oraz w podręczniku programu.

Jak już wspomniano w sekcji 4, Interregu Region Morza Bałtyckiego prezentuje przekrojowe podejście w zakresie zdefiniowanych tematów horyzontalnych, takich jak zrównoważony rozwój, zmiana klimatu lub zmiany demograficzne, które zostaną zintegrowane w różnych priorytetach programu. Powyższe aspekty winny być uwzględnione we wszystkich projektach oraz w sprawozdaniach z ich realizacji, co zostanie uwzględnione w procesie monitorowania projektu. Szczegółowe informacje na temat tego podejścia i oczekiwań wobec projektów zostaną zawarte w podręczniku programu.

8.2. Równość szans i niedyskryminacja

Opis konkretnych przedsięwzięć mających na celu promowanie równości szans i zapobiegania dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowania, opracowywania i wdrażania programu EWT, w szczególności w kontekście dostępu do finansowania, z uwzględnieniem potrzeb różnych grup docelowych zagrożonych taką dyskryminacją, w szczególności wymogów dotyczących zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Unia Europejska opracowała kompleksowe ramy prawne i polityczne ukierunkowane na równość szans, zapobiegania dyskryminacji ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Interreg Region Morza Bałtyckiego jest ukierunkowany na promowanie równości szans oraz zapobieganie dyskryminacji poprzez finansowane w ramach programu projekty.

W związku z tym wszystkie projekty finansowane w ramach programu będą oceniane pod kątem planowanych działań i ich wpływu na promowanie równości szans i zapobieganie dyskryminacji, z uwzględnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych. Promowanie równości szans i zapobieganie dyskryminacji zostanie uznane, pośród pozostałych polityk horyzontalnych, za pozytywny czynnik przy wyborze projektów do finansowania. Zgodnie z poprzednim programem zasadniczo wszystkie projekty winny uwzględniać ww. kwestie horyzontalne w ramach działań lub przynajmniej uwzględniać wpływ projektu na takie kwestie. W praktyce oznacza to, że w formularzu wniosku należy opisać wpływ projektu na równość szans i zapobieganie dyskryminacji i podać przykłady, jeśli w tym zakresie planowane są konkretne działania/produkty. Realizacja takich działań zostanie zweryfikowana na etapie monitorowania realizacji projektu i uwzględniona w rocznych sprawozdaniach z realizacji programu.

Przykłady ww. działań lub rezultaty projektów finansowanych w ramach Interregu Region Morza Bałtyckiego: infrastruktura dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych lub starszych oraz likwidowanie utrudnionego dostępu (w ramach priorytetu 3), ukierunkowane i sprzyjające włączeniu społecznemu wsparcie przedsiębiorstw dla grup chronionych lub defaworyzowanych, dostosowane do potrzeb takich grup (w ramach priorytetu 1).

Niemniej jednak powyższe działania i ich pozytywny wpływ stanowić będzie jedynie efekt uboczny realizacji finansowanych projektów, a nie główny cel programu, gdyż istnieją liczne europejskiej programy (np. finansowane w ramach EFS) poświęcone tematyce równości szans i zapobieganiu dyskryminacji. W związku z tym realizacja dodatkowych działań na poziomie programu w celu promowania ww. zasad nie jest zamierzona. Z uwagi na fakt, iż grupy docelowe programu są dość liczne (np. organizacje publiczne, podmioty prywatne, uczelnie wyższe, itd.), na poziomie programu nie zidentyfikowano żadnych konkretnych grup docelowych, które mogą mieć ograniczony dostęp do wsparcia lub są narażone na dyskryminację.

Szczegółowe informacje dotyczące wdrażania ww. zasad w ramach programu oraz oczekiwania wobec projektów zostaną zawarte w podręczniku programu.

8.3. Równouprawnienie płci

Opis wkładu programu EWT w promowanie równouprawnienia płci oraz, w stosownych przypadkach, rozwiązań zapewniających uwzględnianie punktu widzenia płci na poziomie programu EWT i na poziomie operacji.

Równość płci stanowi ważny element, który znajduje odzwierciedlenie w całej polityce Unii Europejskiej. W związku z tym zasada równości płci, propagująca równe prawa mężczyzn i kobiet, stanowi integralną część Interregu Region Morza Bałtyckiego oraz finansowanych w jego ramach projektów.

Zasadniczo od wnioskodawców projektów oczekuje się uwzględnienia zasady równości płci. Jak już wspomniano w sekcji 8.2, propagowanie zasady równości płci stanowi pozytywne kryterium przy wyborze projektów do finansowania. W formularzu wniosku należy wskazać, czy projekt przyczyni się do propagowania zasady równości płci, oraz podać przykłady konkretnych działań/produktów, jeśli są planowane. Realizacja takich działań zostanie zweryfikowana na etapie monitorowania realizacji projektu i uwzględniona w rocznych sprawozdaniach z realizacji programu.

Niemniej jednak powyższe działania i ich pozytywny wpływ stanowić będą jedynie efekt uboczny realizacji finansowanych projektów, a nie główny cel programu, gdyż istnieją liczne europejskiej programy (np. finansowane w ramach EFS) poświęcone tematyce równości płci. W związku z tym realizacja dodatkowych działań na poziomie programu w celu promowania ww. zasad nie jest zamierzona.

Szczegółowe informacje dotyczące integracji zasady równości płci w ramach programu oraz oczekiwania wobec projektów zostaną zawarte w podręczniku programu.

SEKCJA 9. ODRĘBNE ELEMENTY

9.1. Duże projekty, które mają być wdrażane w okresie programowania

Tabela 23: Wykaz dużych projektów

Projekt	Planowany termin notyfikacji/złożenia wniosku (rok, kwartał)	Planowane rozpoczęcie wdrażania (rok, kwartał)	Planowana data zakończenia wdrażania (rok, kwartał)	Osie priorytetowe/priorytety inwestycyjne

9.2. Ramy wykonania dla programu EWT

Tabela 24: Ramy wykonania (tabela podsumowująca)

Oś priorytetowa	ID	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru, w stosownych przypadkach	Cel pośredni na rok 2018	Cel końcowy (2023)
1	FI01	Scertyfikowane wydatki	Euro	20 591 661	102 958 307
1	KIS01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się w całkowicie wdrożonych operacjach (rzeczywiste dokonania/osiągnięcia)	doświadczenia w zakresie uczenia się	32	32

1	PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia	doświadczenia w zakresie uczenia się	0	32
2	FI01	Scertyfikowane wydatki	Euro	20 591 661	102 958 307
2	KIS01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się w wybranych operacjach (prognoza dostarczona przez beneficjentów)	doświadczenia w zakresie uczenia się	32	32
2	PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	doświadczenia w zakresie uczenia się	0	32
3	FI01	Scertyfikowane wydatki	Euro	16 087 235	80 436 178
3	KIS01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się w wybranych operacjach (prognoza dostarczona przez beneficjentów)	doświadczenia w zakresie uczenia się	26	26
3	PSO01	Liczba udokumentowanych doświadczeń w zakresie uczenia się	doświadczenia w zakresie uczenia się	26	26
4	FI01	Scertyfikowane wydatki	Euro	3 103 890	15 519 446
4	PSO08	Liczba transnarodowych spotkań w celu ułatwiania wdrażania celów Strategii UE RMB	spotkania	30	60

9.3 Właściwi partnerzy zaangażowani w przygotowanie programu EWT

Zgodnie z opisem w sekcji 5.6, dla zapewnienia zaangażowania właściwych interesariuszy z regionu, wraz z rozpoczęciem procesu programowania utworzono grupę referencyjną. W skład grupy referencyjnej weszły następujące instytucje:

Rada Arktyczna, Euro-Arktyczna Rada Morza Barentsa, Regionalna Rada Morza Barentsa, Rada Państw Morza Bałtyckiego, Nordycka Rada Ministrów, Współpraca Siedmiu Wysp Regionu Morza Bałtyckiego, Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego, Konferencja Morskich Regionów Peryferyjnych / Komisja Morza Bałtyckiego, Unia Miast Bałtyckich, Metropolie Bałtyckie, Bałtyk 21, VASAB, Stowarzyszenie Izb Handlowych Morza Bałtyckiego, Forum Rozwoju Bałtyku, Forum Morza Bałtyckiego, Komisja Turystyki Morza Bałtyckiego, CBSS / Współpraca

Energetyczna Regionu Morza Bałtyckiego, Komisja Helsińska, Sieć Związków Zawodowych Morza Bałtyckiego, Bałtyckie Forum Organizacji Pozarządowych, Intergrupa Bałtycka Parlamentu Europejskiego, Komitet Regionów – Grupa Bałtycka, Konferencja Parlamentarna Morza Bałtyckiego, STRING, METREX, Centrum Balticum, Fiński Instytut Bałtycki, Północne Obszary Rzadko Zaludnione, Partnerstwo Wymiaru Północnego w zakresie Transportu i Logistyki, projekt ESPON pn. 'ENECON' oraz narodowi koordynatorzy, koordynatorzy obszarów tematycznych i koordynatorzy działań horyzontalnych Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego.

9.4 Stosowne warunki wdrażania programu określające zarządzanie finansowe, a także programowanie, monitorowanie, ewaluację i kontrolę udziału państw trzecich w programach transnarodowych i międzyregionalnych poprzez wkład środków z IPA II lub EIS

Zostanie uzupełnione po określeniu alokacji EIS do programu.
--

Zasady opisane w całym programie współpracy dotyczą wszystkich państw uczestniczących, w tym Rosji. Obowiązujące warunki realizacji programu regulujące zarządzanie finansami, programowania, monitorowania, oceny i kontroli w odniesieniu do udziału Rosji w programie poprzez wkład ENI są określone w rozdziale 5.

Te same szczegółowe przepisy wykonawcze muszą być również zawarte w stosownej umowie finansowej z Rosją. Umowa ta musi być podpisana pomiędzy Komisją Europejską, Federacją Rosyjską i Republiką Federalną Niemiec, jako państwem członkowskim, na terenie którego ma siedzibę instytucja zarządzająca programem. Umowa finansowa musi być podpisana przez wszystkie strony w terminie do 30 września 2016 roku.

ZAŁĄCZNIKI (wprowadzone do elektronicznego systemu wymiany jako oddzielne pliki):

- Załącznik 1: Projekt raportu z ewaluacji *ex-ante* wraz ze streszczeniem (podstawa: art.55 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013)
- Załącznik 2.1-2.9: Pisemne potwierdzenie zgody na treść programu współpracy (podstawa: art. 8 ust. 9 rozporządzenia (UE) nr 1299/2013)

Załącznik 2.1: Zgoda podpisana przez Danię

Załącznik 2.2: Zgoda podpisana przez Estonię

Załącznik 2.3: Zgoda podpisana przez Finlandię

Załącznik 2.4: Zgoda podpisana przez Niemcy

Załącznik 2.5: Zgoda podpisana przez Litwę

Załącznik 2.6: Zgoda podpisana przez Łotwę

Załącznik 2.7: Zgoda podpisana przez Polskę

Załącznik 2.8: Zgoda podpisana przez Szwecję

Załącznik 2.9: Zgoda podpisana przez Norwegię

DODATKOWE ZAŁĄCZNIKI SPECYFICZNE DLA PROGRAMU

Załącznik 3.1. Analiza SWOT – oś priorytetowa 1 „Potencjał dla innowacji”

Mocne strony	Słabe strony
• Liczne regiony z obszaru RMB osiągnęły wysoki wynik w rankingu innowacyjności UE (EU Innovation Scoreboard). • MŚP stanowią 99% wszystkich przedsiębiorstw w RMB, w związku z czym stanowią fundament gospodarki w tym regionie. • Silne regionalne klastry i ośrodki innowacyjności. • Specjalizacja w kilku sektorach związanych z zaawansowaną technologią, m.in.: teleinformatyka, sektor rolno-spożywczy, ochrona zdrowia/dbałość o wygląd, biotechnologia, czysta technologia, energetyka (zwłaszcza źródła odnawialne), zaawansowane materiały, sektor gospodarki morskiej. • Specjalizacja sektorowa w oparciu o zasoby naturalne i tradycje przemysłowe: budownictwo, przemysł drzewno-papierniczy, wydobywanie minerałów i metali, żywność i napoje. • Tradycyjnie szeroka współpraca stymulująca innowacje i dobre warunki na rozwój sieci. • Szeroki zakres infrastruktury badawczych i innowacyjnych w Regionie Morza Bałtyckiego.	• Duże regionalne dysproporcje w zakresie innowacji dzielą region na obszary o różnym stopniu rozwoju. • Brak doświadczenia władz krajowych i regionalnych w projektowaniu i wdrażaniu strategii inteligentnej specjalizacji. • Dysproporcja w rozmieszczeniu infrastruktury badawczych i innowacyjnych w RMB i różne tradycje dotyczące współpracy. • Brak sprzyjających warunków dla pozyskania kapitału i zasobów ludzkich spoza RMB. • Ograniczenie klastrów do jednego regionu i słaba współpraca między nimi. • Niewystarczająca zdolność pośredników innowacji (np. ośrodków technologicznych, inkubatorów, izb handlowych, agencji ds. rozwoju i innowacji), hamująca rozwój RMB. • Niewystarczające zapotrzebowanie na istniejącą zdolność badawczą i niewystarczające mechanizmy transferu wiedzy od naukowców do przedsiębiorstw. • Ograniczony potencjał innowacyjny przedsiębiorstw (zwłaszcza MŚP) w RMB prowadzący do ograniczonej absorpcji i wykorzystania nowej wiedzy. • Niewystarczające wykorzystanie innowacji nietechnologicznych (dominacja innowacji technologicznych) i innowacji stymulowanych przez zapotrzebowanie. • Niewystarczające objęcie MŚP środkami wsparcia (np. dostęp do informacji, sieci, finansowanie na wczesnym etapie, itd.) w celu uaktywnienia potencjału innowacyjnego.
Szanse	Zagrożenia
• Utrzymanie silnej bazy kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie przepływu wiedzy między krajami RMB oraz poprzez pozyskanie zasobów zewnętrznych. • Dywersyfikacja wsparcia innowacji w zależności od poziomu regionalnej innowacyjności. • Duży potencjał w zakresie innowacji nietechnologicznych, obejmujących kulturę, branże kreatywne oraz innowacje społeczne	• Zwiększenie regionalnych dysproporcji pod względem innowacyjności w krajach RMB. • Pogłębienie dysproporcji pod względem innowacyjności między RMB a innymi regionami w Europie i na świecie ze względu na niewystarczające wykorzystanie potencjału na innowacje, w szczególności innowacje nietechnologiczne. • Rosnące ryzyko braku zapotrzebowania na

i gospodarcze. • Poprawa warunków ramowych dla przedsiębiorstw w zakresie innowacji i odkrywania nowych szans w zakresie badań i szans biznesowych, np. poprzez reagowanie na duże wyzwania społeczne i współpracę między sektorami. • Rozwój światowej klasy klastrów i ośrodków innowacyjnych w oparciu o mocne strony regionu. • Poprawa warunków ramowych na opracowanie strategii inteligentnej specjalizacji (kilka regionów wyraźnie wyspecjalizowanych w danym sektorze i działania w ramach klastra). • Wzmocnienie infrastruktury badawczej i innowacyjnej w RMB. • Utworzenie platform badawczych i innowacyjnych w RMB, przyciągających inwestycje spoza regionu.	istniejące zdolności badawcze. • Brak priorytetyzacji działań w ramach polityki ukierunkowanych na infrastruktury badawcze ze względu na skupienie na wąskim zapotrzebowaniu instytucjonalnym przy jednoczesnym braku szerszej wizji strategicznej. • Niewykorzystanie szans na rozwój w RMB ze względu na brak krajowych i regionalnych strategii inteligentnej specjalizacji i/lub z powodu nieskutecznego wdrożenia. • Brak zaangażowania podmiotów z sektora przedsiębiorstw w proces identyfikacji potencjalnych obszarów przyszłej specjalizacji (zamiast biurokratycznego wspierania obszarów do udoskonalenia) oraz brak bodźców dla związanych ze strategiami działań przedsiębiorstw. • Słabsze wyniki innowacyjności RMB ze względu na niewystarczające zaangażowanie przedsiębiorstw w innowacje nietechnologiczne.
--	---

Załącznik 3.2. Analiza SWOT – oś priorytetowa 2 „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi”

Mocne strony	Słabe strony
• Obfitość zasobów regionalnych pod względem rozległych obszarów ochrony przyrody i dużej różnorodności biologicznej. • Duża różnorodność dostępnych odnawialnych źródeł energii (np. biomasa, wiatr, woda). • Duża różnorodność zasobów morskich, często niewykorzystanych (np. farmy glonów lub niebieska biotechnologia), umożliwiających przyszły rozwój w sektorze morskim. • Dobrze rozwinięte ramy regulacyjne w zakresie gospodarki wodnej i zarządzania zasobami, np. dyrektywa ramowa UE w sprawie strategii morskiej, kładąca nacisk na ochronę środowiska morskiego i współpracę regionalną, dyrektywa w sprawie azotanów i ramowa dyrektywa wodna • Uzgodnione cele redukcyjne dla fosforu i azotu na poziomie panbałtyckim (plan działania w zakresie ochrony Morza Bałtyckiego HELCOM). • Wiele obszarów w RMB posiada bogate doświadczenie w zakresie gospodarki środowiskowej.	• Zagrożenie stanu środowiska naturalnego Bałtyku przez eutrofizację i substancje niebezpieczne, zwłaszcza w południowych i wschodnich obszarach. • Niewystarczająca współpraca lub brak współpracy między różnymi sektorami mającymi wpływ na jakość wód, np. turystyka i ochrona obszarów przybrzeżnych. • Niewystarczająca zdolność administracji i branż na szczeblu regionalnym i krajowym do wdrożenia wymagań dotyczących substancji niebezpiecznych. • Braki dotyczące istniejących systemów monitorowania i raportowania oraz ich infrastruktury w zakresie jakości środowiska Morza Bałtyckiego; dane nie zawsze są kompletne, spójne i porównywalne między krajami. • Niski poziom komunikacji i kontaktów pomiędzy państwami UE a krajami partnerskimi (Rosja, Białoruś), co wiąże się z poważnymi konsekwencjami dla środowiska Morza Bałtyckiego, takimi jak eutrofizacja. • Brak prawnie wiążących zobowiązań w zakresie wdrożenia istniejących umów, np. planu działania w zakresie ochrony Morza Bałtyckiego HELCOM. • Niski poziom harmonizacji i koordynacji krajowych planów zarządzania i przepisów w zakresie

• Dobre osiągnięcia niektórych miast i regionów w dziedzinie systemów efektywnego ogrzewania dzielnic. • Funkcjonujące regionalne forum dialogu w zakresie polityki energetycznej i globalnych zmian klimatycznych podkreślające promocję efektywności energetycznej, korzystanie z odnawialnych źródeł i inne zrównoważone dostawy surowców: Współpraca Energetyczna RMB BASREC • Dobra baza naukowa dla zarządzania środowiskiem morskim. • Dobre osiągnięcia w zakresie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych w kilku krajach RMB. • bardziej spójne podejście do kwestii morskich, o zwiększonej koordynacji między różnymi obszarami polityki, w ramach Zintegrowanej Polityki Morskiej.	środowiska morskiego dotyczących przeciwdziałania pogarszaniu się stanu Morza Bałtyckiego w długiej perspektywie czasowej oraz korzystania z zasobów morskich w zrównoważony sposób. • Niewystarczające rozumienie efektów klimatycznych na środowisko morskie. • Niewystarczające przygotowanie do odpowiedzi na kwestie ryzyka i problemów powodowanych zmianami klimatycznymi. • Słaba współpraca transnarodowa w dziedzinie wykorzystania zasobów morskich i przestrzeni. • Niska efektywność energetyczna i niewystarczająca oszczędność energii. • Niewystarczająca zdolność instytucji publicznych i przedsiębiorstw w zakresie wytwarzania i wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych. • Niezintegrowany rynek energetyczny. • Brak transnarodowego planowania energetycznego utrudniający wykorzystanie potencjału efektywności. • Uzależnienie od importu paliw kopalnych. • Wysoki poziom emisji gazów cieplarnianych w związku z wykorzystaniem paliw kopalnych. • Słaba integracja aspektów związanych z efektywnością energetyczną z planowaniem regionalnym. • Powolna transformacja w kierunku niskiego zużycia energii w miastach i regionach.
Szanse • Coraz większa świadomość degradacji środowiska Morza Bałtyckiego wśród polityków w krajach położonych nad Morzem Bałtyckim. • Zmniejszanie się ilości niektórych substancji niebezpiecznych i poprawa stanu zdrowia niektórych drapieżników z najwyższej części łańcucha pokarmowego. • Rozwój nieintensywnych systemów produkcji rolnej, wzmocnienie wiejskiego rynku pracy, zrównoważona gospodarka i jakość krajobrazu przyczyniają się do redukcji eutrofizacji. • Coraz większa świadomość możliwości recykulacji biogenów i zainteresowanie ekologicznymi technologiami. • Ścisła transnarodowa współpraca dzięki zintegrowanym obszarom przybrzeżnym i zarządzaniu gospodarką w dorzeczu na szczeblu regionalnym oraz poprzez forum	Zagrożenia • Rosnące obciążenie Morza Bałtyckiego biogenami na skutek coraz wyższego poziomu emisji rozproszonych (stosowanie nawozów mineralnych w rolnictwie) i źródeł punktowych (obiekty przemysłowej produkcji zwierzęcej, systemy oczyszczania ścieków miejskich), niewystarczającego recyklingu i usuwania biogenów (zwłaszcza we wschodniej części RMB). • Coraz większa ilość odpadów zawierających tworzywa sztuczne w Morzu Bałtyckim, stwarzających zagrożenia dla środowiska naturalnego. • Zagrożenia spowodowane przez wcześniej nieznane, duże przemysłowe źródła zanieczyszczeń. • Coraz większe zagrożenie dla środowiska (np. powodzie, silne burze, podnoszący się poziom morza, erozja wybrzeża) w związku ze zmianą klimatu. • Nadmierna eksploatacja zasobów morskich na skutek niekontrolowanej intensyfikacji działań w sektorach niebieskiego wzrostu.

HELCOM. • Pozytywne warunki ramowe dla wzmocnienia międzysektorowej współpracy ukierunkowanej na politykę, co przyczyni się do zintegrowanego zarządzania składnikami pokarmowymi i zrównoważonego korzystania z wód morskich i obszarów przybrzeżnych. • Rosnący trend dotyczący zrównoważonych środowiskowo przedsiębiorstw w sektorze morskim, wzmacniający niebieski wzrost i ekologiczną gospodarkę w Regionie Morza Bałtyckiego. • Dobry stan środowiska Morza Bałtyckiego i zdrowy stan jego zasobów naturalnych stwarzają szanse dla biznesu. • Większa świadomość polityczna dotycząca potencjału sektorów „niebieskiego wzrostu”, w tym na poziomie UE. • Rosnące zainteresowanie odnawialnymi źródłami energii na poziomie polityki (np. cel Strategii Europa 2020: 20% konsumpcji energii ze źródeł odnawialnych) • Rosnący trend dotyczący wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych z wykorzystaniem własnych zasobów i mocnych stron regionu. • Wzmocnienie ekologicznych praktyk biznesowych. • Lepsze wykorzystanie wyników badań w celu ochrony środowiska. • Rynki wschodzące dla rozwiązań efektywnych energetycznie w oparciu o transfer wiedzy.	• Zagrożenia dla środowiska spowodowane przez niezrównoważone działania uczestników sektora niebieskiego wzrostu i innych sektorów gospodarki. • Straty dla gospodarki na skutek pogorszenia stanu środowiska Morza Bałtyckiego i jego zasobów naturalnych. • Sprzeczne i konkurencyjne sposoby wykorzystania zasobów Morza Bałtyckiego w związku z większą aktywnością gospodarczą w sektorach gospodarki morskiej. • Osłabienie działań ukierunkowanych na zapewnienie zrównoważonego rozwoju Morza Bałtyckiego i obszaru jego zlewni, co może przyczynić się do zaburzenia równowagi między krajami regionu Morza Bałtyckiego w związku z różnicą opinii w zakresie priorytetów środowiskowych, w przypadku dominacji priorytetów społeczno-gospodarczych nad pozostałymi.
---	--

Załącznik 3.3. Analiza SWOT – Oś priorytetowa 3 „Zrównoważony transport”

Mocne strony	Słabe strony
• Podstawa prawna dla łatwego transportu osób i towarów, jako że wszystkie kraje RMB, oprócz Rosji i Białorusi, znajdują się w strefie Schengen. • Silny sektor żeglugi morskiej i sektor portowy z dużą liczbą konkurencyjnych portów wokół Morza Bałtyckiego, odgrywających ważną rolę w globalnych łańcuchach logistyki morskiej. • Rozbudowana sieć połączeń promowych z częstymi kursami przez Morze Bałtyckie. • Nowa flota promów i okrętów funkcjonuje	• Oddzielenie zachodnich, wschodnich, północnych i południowych części RMB (w tym wysp) przez Morze Bałtyckie. • Dysproporcje dotyczące jakości i dostępności infrastruktury, w szczególności połączeń wschód-zachód, ze względu na ogromne zapotrzebowanie na finansowanie (zaległe inwestycje w infrastrukturę transportową w nowych Państwach członkowskich). • Najniższy w Europie współczynnik

w zachodniej części RMB. • Gospodarki silnie zorientowane na eksport z dużą wiedzą w zakresie logistyki intermodalnej (szczególnie w północnych i południowych częściach RMB). • Wysoce rozwinięty system monitorowania stanu środowiska Morza Bałtyckiego może przyczynić się do zrównoważonego środowiskowo transportu. • Silna globalna baza eksportu surowców w północnych częściach RMB i w obszarze koła podbiegunowego. • Zliberalizowana sieć lotnicza UE i duże zagęszczenie infrastruktury transportu lotniczego, obejmującej międzynarodowe węzły średniej wielkości, duże międzynarodowe porty lotnicze pełniące ważne funkcje węzłów krajowych oraz regionalne porty lotnicze (ważne dla zapewnienia dostępności odległych obszarów o małym zagęszczeniu infrastruktury).	dostępności dotyczący północnej i wschodniej części obszaru objętego Programem. • Brak harmonizacji norm w zakresie infrastruktury, elektroenergetyki, systemów kontroli ruchu i systemów bezpieczeństwa ruchu kolejowego ogranicza mobilność osób i towarów. • Słabo rozwinięta sieć połączeń kolejowych i drogowych we wschodniej części RMB. Główne niedobory przepustowości dotyczą korytarzy Via Baltica i RailBaltica oraz połączeń z Rosją i Białorusią. • Słabo rozwinięta infrastruktura i czasochłonne procedury odprawy na granicy między krajami Strefy Schengen a Białorusią/Rosją ograniczają międzynarodową dostępność dla towarów i pasażerów, w szczególności w Zalewie Wiślanym. • Słaba współpraca transgraniczna w zakresie planowania infrastruktury. • Zwiększone zapotrzebowanie na transport drogami głównymi i koleją w zatłoczonych obszarach sieci w zachodniej części. • Z powodu dużego natężenia ruchu wypadki w żegludze nadal stanowią wyzwanie. • Administracja bezpieczeństwa morskiego oraz pokrewne funkcje i zadania są realizowane głównie przez poszczególne państwa na poziomie krajowym. • Stopień wdrożenia międzynarodowych przepisów i norm dotyczących bezpieczeństwa morskiego jest bardzo zróżnicowany w poszczególnych państwach a nawet regionach. Brakuje harmonizacji interpretacji i wdrażania regulaminów, norm i przepisów dotyczących bezpieczeństwa. • Wymagana jest harmonizacja metod kontroli państwa portu i profesjonalizm zajmujących się nią funkcjonariuszy, aby zapewnić porównywalny poziom kompetencji w całym regionie. • Wprowadzeniu nowych technologii transportu (np. systemy opłat drogowych, pojazdy elektryczne, nowe rodzaje paliw, itd.) mogą towarzyszyć nowe problemy dotyczące interoperacyjności. • Rosnące zapotrzebowanie na morski transport towarowy wymaga dużych
--	--

	inwestycji w infrastrukturę portową, kolejową i łączącą porty z lokalizacjami • w głębi kraju. • Duże uzależnienie wszystkich rodzajów transportu od paliw kopalnych, co stanowi jeden z głównych czynników przyczyniających się do emisji CO₂.
Szanse • Poprawa połączeń promowych i połączeń bliskiego zasięgu może stanowić efektywne kosztowo rozwiązanie na rzecz dalszej integracji regionów Morza Bałtyckiego. Wzmocniony transport morski przyczynia się do poprawy przepustowości systemów transportu kolejowego i drogowego. • Utworzenie i wykorzystanie platform komunikacji dla podmiotów zainteresowanych transportem może przyczynić się do poprawy jakości planowania i efektywności wykorzystania infrastruktury. • Większe doświadczenie w zakresie międzymodalnego transportu towarów we wschodniej części RMB w oparciu o wiedzę bardziej doświadczonych obszarów północnego i południowego. • Uznanie RMB jako strategicznego regionu handlowego między Europą a Azją. • Rosnąca liczba projektów na rzecz rozwoju portów, zwłaszcza terminali kontenerowych (Polska, Łotwa, Rosja). • Rosnąca tendencja w kierunku koncentracji portów i terminali w regionie przyczynia się do wzmocnienia globalnej konkurencyjności RMB w sektorze transportu. • Topnienie lodu morskiego w północnej części RMB stwarza szanse dla wzmocnienia roli regionu jako globalnego węzła transportowego zapewniającego połączenia z Azją przez wody arktyczne (krótsze połączenia, niższy poziom emisji, mniejsze zużycie energii). • Lepsza koordynacja bazowej i kompleksowej sieci TEN-T UE oraz sieci Partnerstwa Wymiaru Północnego w zakresie Transportu i Logistyki w odpowiedzi na potrzeby transportowe w Makroregionie Morza Bałtyckiego. • Skuteczniejsze wdrażanie rygorystycznych norm środowiskowych dotyczących transportu morskiego może przyczynić się do rozwoju alternatywnych systemów napędowych, takich jak okręty napędzane LNG, biopaliwami i paliwem	Zagrożenia • Duże uzależnienie RMB od handlu zagranicznego oraz związane z tym zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonującą infrastrukturę transportową, umożliwiającą rozwój gospodarczy. • Powoli malejąca dysproporcja w rozwoju infrastruktury transportowej między państwami wschodnimi (nowe Państwa członkowskie UE i państwa partnerskie) a zachodnimi. Niedawny kryzys gospodarczy i finansowy może przyczynić się do zahamowania finansowania przyszłych inwestycji w infrastrukturę. • Obszary cenne przyrodniczo mogą mieć negatywny wpływ na inwestycje w zakresie transportu we wschodniej części RMB. • Zmniejszenie zawartości siarki w paliwie okrętowym zgodnie z dyrektywą UE w sprawie poziomu siarki w paliwie okrętowym oraz umowami międzynarodowymi spowoduje zwiększenie kosztów eksploatacji okrętów i może zmusić operatorów do przejścia na transport drogowy. • Niewykorzystanie pełnego potencjału dochodowej handlowej żeglugi arktycznej ze względu na brak swobody żeglugi i prawa nieszkodliwego przepływu oraz np. lód dryfujący, brak infrastruktury portowej, infrastruktury bezpieczeństwa i monitorującej, zagrożenia dla środowiska i niepewność odnośnie przyszłych szlaków handlowych. • Trudności w utrzymaniu przyszłych połączeń lotniczych do najgorzej dostępnych regionów ze względu na niskie zapotrzebowanie i ograniczenia dotyczące dotacji dla przewoźników lotniczych na podstawie zasad UE dotyczących pomocy publicznej. • Bałtyk jest szczególnie narażony na zagrożenia związane z żeglugą i inną działalnością człowieka, ponieważ jest morzem półzamkniętym, płytkim i

alternatywnym. • Efektywne punkty połączeń w obszarach miejskich dla transeuropejskiej sieci transportowej mogą zwiększyć konkurencyjność i trwałość przyszłego systemu transportu. • Większe kompetencje podmiotów publicznych i prywatnych w obszarach miejskich mogą ułatwić wprowadzenie ekologicznego transportu. • Skuteczne wprowadzenie nowych technologii do zarządzania pojazdami i ruchem będzie miało kluczowe znaczenie dla zmniejszenia emisji generowanych przez transport. • Potrzebne jest bardziej aktywne i większe zaangażowanie ze strony decydentów wyższego szczebla, aby zapewnić w przyszłości dobry poziom bezpieczeństwa morskiego i ochrony. • IMO uznała Morze Bałtyckie za szczególnie wrażliwy obszar morski, w którym okrętom pasażerskim nie wolno zrzucić ścieków nieoczyszczonych z biogenów. • E-nawigacja odgrywa ważną rolę w przyszłym rozwoju bezpieczeństwa nawigacji poprzez zharmonizowane gromadzenie, integrację, wymianę, prezentację i analizę informacji dotyczących morza za pomocą środków elektronicznych na podkładach okrętów i na lądzie.	słownym. • Przepisy i konkurencja zmuszają przedsiębiorstwa zajmujące się żegluga do funkcjonowania na skraju rentowności, w związku z czym przedsiębiorstwa te nie są w stanie lub nie wyrażają woli zaangażowania zasobów w kwestie związane z bezpieczeństwem i ochroną, obsadzeniem statku załogą w odpowiedniej liczbie i/lub poprawą warunków pracy marynarzy. • Regiony dotknięte zmianami demograficznymi i wyludnieniem może dotyczyć brak dostatecznej infrastruktury transportowej.
---	--

Załącznik 4 System kontroli pierwszego stopnia (FLC) i audytu drugiego stopnia (SLA)

Z uwagi na transnarodowy charakter programu współpracy, funkcjonuje kilka krajowych systemów. Informacje dotyczące krajowych instytucji odpowiedzialnych za FLC i SLA w każdym państwie uczestniczącym podano w tabelach poniżej.

a) Kontrola I stopnia

Państwo	Nazwa instytucji/organu	nazwa instytucji/organu	kierownik
Królestwo Danii	zdecentralizowany	Danish Business Authority/Regional Development	pan Preben Gregersen nibjha@erst.dk Vejsløvej 29, 8600 Silkeborg
Republika Estońska	scentralizowany	Ministry of the Interior/Enterprise Estonia	pani Nele Ivask Nele.Ivask@siseministeerium.ee Pikk 61, Tallinn 15065, Estonia
Republika Finlandii	zdecentralizowany (Finland) / scentralizowany (Åland)	Ministry of Employment and the Economy / The Åland Government	pani Tuula Manelius / pani Linnéa Johansson tuula.manelius@tem.fi P.O.Box 32, FI-00023 GOVERNMENT
Republika Federalna Niemiec	zdecentralizowany	Ministry of Justice, Cultural and European Affairs of Land Schleswig-Holstein	pan Stefan Musiolik Stefan.musiolik@jumi.landsh.de Lorentzendamm 35, D-24103 Kiel
Republika Łotewska	scentralizowany	Ministry of Environmental Protection and Regional Development/Investment Supervision Department/	pan Artis Lapinš Artis.Lapins@varam.gov.lv Peldu iela 25, Riga, LV-1494
Republika Litewska	zdecentralizowany	Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania	pan Alfonsas Dailis Barakauskas deimante.jankunaite@vrm.lt Sventaragio 2, LT01510 Vilnius
Rzeczpospolita Polska	scentralizowany / zdecentralizowany	Ministry of the Infrastructure and Development	pani Anita Ryng magdalena.rudzinska@mir.gov.pl Wspólna 2/4, 00-926 Warsaw
Królestwo Szwecji	scentralizowany	Tillväxtverket-The Swedish Agency for Economic and Regional Growth	pan Tommy Anjevall Tommy.Anjevall@tillvaxtverket.se Box 3034, Östersund
Królestwo Norwegii	zdecentralizowany	Ministry of Local Government and	pan Hallgeir Aalbu Mee-eline.eriksson@krd.dep.no

		Modernisation	Akersgata 59, Oslo
--	--	---------------	--------------------

b) Audyt II stopnia

Państwo	Nazwa instytucji/organu	Kierownictwo instytucji/organu
Królestwo Danii	Danish Business Authority/EU Controlling	pani Fatima Krag FK@ebst.dk Langelinie Allé 17, DK-2100 Copenhagen
Republika Estońska	Estonian Ministry of the Interior	pani Aive Adler Dirgis.Kaarlop@siseministeerium.ee Pikk 61, EE-15065 Tallinn
Republika Finlandii	Ministry of Finance/The Government financial controller's function/Audit Authority Unit	pan Jan Holmberg jan.holmberg@vm.fi P.O.Box 28, FI-00023 Government / Helsinki
Republika Federalna Niemiec	Ministry of Justice, Cultural and European Affairs of Land Schleswig-Holstein	pan Markus Stiegler markus.stiegler@jumi.landsh.de Lorentzendamm 35, D-24103 Kiel
Republika Łotewska	Ministry of Environmental Protection and regional Development/ Internal Audit Department	pani Zanda Janušauska dace.zvirgzdina@varam.gov.lv Peldu street 25, Riga, LV-1494
Republika Litewska	Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania Internal Audit Unit	pani Rasa Rybakovienė rasa.rybakoviene@vrm.lt Sventaragio str. 2, LT-1510 Vilnius
Rzeczpospolita Polska	Ministry of Finance	pani Urszula Olędzka rafal.manikowski@mofnet.gov.pl ul. Świętokrzyska 12, PL-00-916 Warszawa
Królestwo Szwecji	Swedish National Financial Management Authority (tbc.)	pani Ulrika Bergel barbro.nordgren@esv.se P.O.Box 45316, SE-104 30 Stockholm
Królestwo Norwegii	Office of the Auditor General of Norway	pan Tor Digranes sissel.helminsen@riksrevisjonen.no Pilestredet 42, P.O. Box 8130 Dep, 0032 Oslo