

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

P8_TA(2019)0420

Instrument „Łącząc Europę” ***I

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014. (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

(zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 158/67)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2018)0438),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 172 i 194 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0255/2018),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 września 2018 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 10 października 2018 r. ⁽²⁾,
 - uwzględniając pismo przewodniczącego Parlamentu do przewodniczących komisji z dnia 25 stycznia 2019 r. prezentujące podejście Parlamentu do programów sektorowych wieloletnich ram finansowych po 2020 r.,
 - uwzględniając pismo Rady do przewodniczącego Parlamentu Europejskiego z dnia 1 kwietnia 2019 r. potwierdzające wspólne porozumienie osiągnięte pomiędzy obydwojema organami władzy ustawodawczej podczas negocjacji,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając wspólne obrady Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki, a także opinie Komisji Spraw Zagranicznych, Komisji Budżetowej, Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Rozwoju Regionalnego (A8-0409/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu ⁽³⁾;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s.191.

⁽²⁾ Dz.U. C 461 z 21.12.2018, s. 173.

⁽³⁾ Niniejsze stanowisko zastępuje poprawki przyjęte w dniu 12 grudnia 2018 r. (Teksty przyjęte, P8_TA(2018)0517).

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

P8_TC1-COD(2018)0228

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 17 kwietnia 2019 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172 i 194,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu osiągnięcia inteligentnego i zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, w celu ożywienia tworzenia miejsc pracy **oraz z myślą o dotrzymaniu długoterminowych zobowiązań w zakresie dekarbonizacji** Unia potrzebuje nowoczesnej, **multimodalnej** i wysoce efektywnej infrastruktury, która przyczyni się do połączenia i integracji Unii i wszystkich jej regionów, **w tym regionów odległych, najbardziej oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych, górskich i słabo zaludnionych, w sektorze transportu, w sektorze cyfrowym i w sektorze energii**. Połączenia te powinny pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług. Sieci transeuropejskie powinny ułatwiać połączenia transgraniczne, sprzyjać większej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz przyczyniać się do podniesienia konkurencyjności **i do zapewnienia bardziej zrównoważonego charakteru** społecznej gospodarki rynkowej oraz do przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (2) Celem instrumentu „Łącząc Europę” („program”) jest przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich i pozyskanie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Program ten powinien umożliwić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych, co zwiększy skuteczność działań unijnych i pozwoli na optymalizację kosztów ich realizacji.
- (3) **Program powinien przyczyniać się również do realizacji działań UE przeciwko zmianie klimatu, a także wspierać projekty zrównoważone** pod względem środowiskowym i społecznym oraz, w stosownych przypadkach, działania na rzecz łagodzenia zmiany klimatu i przystosowywania się do niej. W szczególności należy wzmocnić wkład programu w realizację celów i zadań porozumienia paryskiego oraz proponowanych wartości docelowych w zakresie klimatu i energii na 2030 r., a także długoterminowego celu w zakresie dekarbonizacji.
- (3a) **Program powinien gwarantować wysoki poziom przejrzystości i zapewniać konsultacje publiczne zgodnie z obowiązującym prawem unijnym i krajowym.**
- (4) Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, zgodnie z zobowiązaniami UE na rzecz realizacji porozumienia paryskiego, oraz dając wyraz zaangażowaniu na rzecz celów zrównoważonego rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych, w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić działania w dziedzinie klimatu i doprowadzić do tego, aby wydatki na wsparcie realizacji celów klimatycznych osiągnęły docelową wartość 25 % w skali budżetu UE ⁽⁴⁾. **Powinno się przeznaczyć 60 % całkowitej puli środków finansowych programu** ■ na działania objęte programem przyczyniające się do realizacji celów klimatycznych, na podstawie – między innymi –

⁽¹⁾ Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s.191.

⁽²⁾ Dz.U. C 461 z 21.12.2018, s. 173.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 17 kwietnia 2019 r. Tekst podkreślony nie został uzgodniony w toku negocjacji międzyinstytucjonalnych.

⁽⁴⁾ COM(2018)0321, s. 13.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

następujących „wskaźników z Rio”: i) 100 % dla wydatków dotyczących infrastruktury kolejowej, **infrastruktury do ładowania**, paliw alternatywnych **i zrównoważonych**, czystego transportu miejskiego, przesyłu energii, magazynowania energii elektrycznej, inteligentnych sieci, transportu CO₂ oraz energii odnawialnej; ii) 40 % dla wydatków dotyczących śródlądowych dróg wodnych i transportu multimodalnego, jak również infrastruktury gazowej – jeżeli umożliwia się zwiększone wykorzystanie wodoru lub biometanu jako odnawialnego źródła energii. Odpowiednie działania zostaną określone w trakcie przygotowywania i realizacji programu, a także poddane ponownej ocenie w kontekście odpowiednich ocen i przeglądów. Aby zapobiec sytuacji, w której infrastruktura jest narażona na potencjalne długoterminowe skutki zmiany klimatu oraz aby zapewnić uwzględnienie kosztów emisji gazów cieplarnianych powstałych w wyniku realizacji projektu w ramach oceny ekonomicznej projektu, projekty wspierane za pomocą programu powinny, w stosownych przypadkach, podlegać mechanizmowi uodparniania na klimat zgodnie z wytycznymi, które powinny zostać opracowane przez Komisję w sposób spójny z wytycznymi opracowanymi dla innych programów unijnych.

- (5) W celu wypełnienia obowiązków sprawozdawczych określonych w art. 11 lit. c) dyrektywy 2016/2284/UE w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE, odnośnie do pobierania i wykorzystywania funduszy unijnych przeznaczonych na wsparcie środków służących realizacji celów niniejszej dyrektywy, należy śledzić wydatki dotyczące obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza na podstawie wspomnianej dyrektywy.
- (6) Jednym z istotnych celów tego programu jest osiągnięcie większej synergii **i komplementarności** między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych. W tym celu program powinien przewidywać przyjęcie programów prac, które mogłyby odnosić się do konkretnych obszarów interwencji, na przykład w odniesieniu do mobilności opartej na sieci i zautomatyzowanej lub **zrównoważonych** paliw alternatywnych. **Umożliwienie komunikacji cyfrowej mogłoby stanowić integralną część projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie energii i transportu.** Ponadto program powinien umożliwiać, w ramach każdego sektora, uznawanie za kwalifikowalne niektórych **synergetycznych** komponentów odnoszących się do innego sektora, jeżeli takie podejście poprawi korzyści społeczno-gospodarcze danej inwestycji. Należy zachęcać do synergii między sektorami w oparciu o kryteria wyboru na potrzeby kwalifikacji działań, **jak i pod względem zwiększonego współfinansowania.**
- (7) Wytyczne dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (zwane dalej „wytycznymi TEN-T”), przedstawione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁽³⁾, określają infrastrukturę TEN-T, ustalają wymagania, jakie ma ona spełniać, oraz ustanawiają środki ich realizacji. Wytyczne te przewidują w szczególności zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r. dzięki stworzeniu nowej infrastruktury oraz istotną modernizację i regenerację istniejącej infrastruktury, **tak by zapewnić ciągłość sieci.**
- (7a) **Aby zapewnić sieć połączeń w całej Unii, działania przyczyniające się do opracowywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorze transportu, finansowane w ramach programu, powinny bazować na komplementarności wszystkich rodzajów transportu w celu zapewnienia wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych sieci. Powinno to obejmować drogi w państwach członkowskich, które do ukończenia budowy bazowej sieci dróg nadal potrzebują znacznych inwestycji.**
- (8) Aby osiągnąć cele określone w wytycznych TEN-T, konieczne jest wsparcie w pierwszej kolejności **realizowanych obecnie projektów TEN-T**, a także połączeń transgranicznych, wąskich gardeł, priorytetów horyzontalnych, brakujących połączeń i węzłów miejskich, a także zapewnienie, w stosownych przypadkach, zgodności wspieranych działań z planami prac dotyczącymi korytarzy, ustanowionymi zgodnie z art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, oraz z ogólnym procesem rozwoju sieci pod względem wydajności i interoperacyjności.
- (8a) **W szczególności pełne wdrożenie ERTMS w sieci bazowej do 2030 r., jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, wymaga zwiększenia wsparcia na szczeblu europejskim i zachęcenia prywatnych inwestorów do udziału.**
- (8b) **Ważnym warunkiem wstępnym pomyślnego ukończenia sieci bazowej TEN-T i zapewnienia skutecznej intermodalności jest także przyłączenie do sieci TEN-T portów lotniczych. Dlatego też pierwszeństwo należy przyznać przyłączaniu portów lotniczych do sieci bazowej TEN-T, tam gdzie połączeń takich brakuje.**

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

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- (8c) *W odniesieniu do realizacji działań transgranicznych potrzebny jest wysoki stopień integracji w zakresie planowania i wdrażania. Bez nadawania priorytetowej wagi jakimkolwiek z następujących przykładów integrację tę można wykazać poprzez ustanowienie jednej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania, spółki joint venture, dwustronne ramy prawne, akt wykonawczy na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 lub przez dowolną inną formę współpracy. Należy zachęcać do tworzenia zintegrowanych struktur zarządzania, w tym spółek joint venture, między innymi przez wyższy poziom współfinansowania.*
- (8d) *Usprawnienie opracowywanych obecnie środków na rzecz postępów w realizacji TEN-T powinno służyć bardziej skutecznemu wdrażaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie transportu.*
- (9) Aby odzwierciedlić rosnące przepływy transportowe i rozwój sieci, należy dokonać dostosowania korytarzy sieci bazowej i ich wstępnie zidentyfikowanych odcinków. W celu zachowania spójności i skuteczności rozwoju i koordynacji korytarzy **owe** dostosowania **do korytarzy sieci bazowej nie powinny wpłynąć na ukończenie sieci bazowej do 2030 r., powinny poprawić zasięg korytarzy na terytorium państw członkowskich oraz powinny** być proporcjonalne. Z tego względu długość korytarzy sieci bazowej nie powinna wzrosnąć o więcej niż 15%. **W odpowiednim czasie dostosowanie korytarzy sieci bazowej powinno uwzględnić wyniki przeglądu wdrażania sieci bazowej, jak przewidziano w art. 54 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. W przeglądzie powinno się uwzględnić regionalne transgraniczne połączenia kolejowe w ramach TEN-T, które zostały zniesione lub zlikwidowane, a także rozwój sieci kompleksowej oraz skutki wyjścia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej.**
- (10) Należy wspierać **publiczne i prywatne** inwestycje na rzecz inteligentnej, **interoperacyjnej**, zrównoważonej, **multimodalnej**, sprzyjającej włączeniu społecznemu, **dostępnej**, bezpiecznej i chronionej mobilności w całej Unii **w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu**. W 2017 r. Komisja przedstawiła strategię „Europa w ruchu”⁽⁶⁾, szeroko zakrojony zestaw inicjatyw mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wdrożenie inteligentnych systemów pobierania opłat drogowych, zmniejszenie poziomu emisji CO₂, zanieczyszczeń powietrza i zagęszczenia ruchu, promowanie mobilności opartej na sieci i autonomicznej oraz zapewnienie odpowiednich warunków i czasu odpoczynku pracownikom. Inicjatywom tym powinno towarzyszyć, w stosownych przypadkach, unijne wsparcie finansowe za pośrednictwem niniejszego programu.
- (11) W wytycznych TEN-T w odniesieniu do nowych technologii i innowacji wymaga się, by TEN-T umożliwiała dekarbonizację wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej oraz wykorzystanie paliw alternatywnych **przy jednoczesnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej**. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁽⁷⁾ określono wspólne ramy środków na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych **dla wszystkich rodzajów transportu** w Unii w celu **jak największego ograniczenia** zależności od paliw kopalnych oraz w celu ograniczenia wpływu transportu na środowisko **i klimat**, a także zobowiązano państwa członkowskie do zapewnienia do dnia 31 grudnia 2025 r. publicznej dostępności punktów ładowania lub tankowania paliw. Jak wskazano we wnioskach Komisji z listopada 2017 r.⁽⁸⁾, niezbędnym jest kompleksowy zestaw środków służących propagowaniu mobilności niskoemisyjnej, w tym wsparcie finansowe, w przypadku gdy warunki rynkowe nie stanowią wystarczającej zachęty.
- (12) W kontekście swojego komunikatu „Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, oparta na sieci i czysta”⁽⁹⁾ Komisja podkreśliła, że pojazdy zautomatyzowane i zaawansowane systemy łączności sprawiają, że pojazdy będą bezpieczniejsze, łatwiejsze do współużytkowania i bardziej przystępne dla wszystkich obywateli, w tym dla osób, które mogą być dzisiaj odcięte od usług w zakresie mobilności, takich jak osoby starsze i **osoby o ograniczonej możliwości poruszania się**. W tym kontekście Komisja zaproponowała także „Strategiczny plan działania UE na rzecz bezpieczeństwa na drogach” oraz przegląd dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania infrastrukturą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

⁽⁶⁾ Komunikat Komisji „Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” (COM(2017)0283).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁽⁸⁾ Komunikat Komisji pt. „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników” (COM(2017)0675).

⁽⁹⁾ COM(2018)0293.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- (13) Aby przyspieszyć ukończenie projektów transportowych w słabiej rozwiniętych częściach sieci, należy przenieść do programu alokację środków z Funduszu Spójności na potrzeby finansowania projektów transportowych w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności. W początkowej fazie wybór projektów kwalifikujących się do finansowania powinien odbywać się z zachowaniem krajowych alokacji w ramach Funduszu Spójności. **Pod koniec początkowego etapu zasoby przeniesione na rzecz programu, nieprzewidziane na projekty w zakresie infrastruktury transportowej, powinny być** przydzielane na zasadach konkurencyjnych na projekty zlokalizowane w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych i brakujących połączeń. Komisja powinna wspierać państwa członkowskie kwalifikujące się do finansowania z Funduszu Spójności w ich wysiłkach na rzecz opracowania odpowiedniej rezerwy projektów, zwłaszcza poprzez wzmacnianie potencjału instytucjonalnego zainteresowanych administracji publicznych.
- (14) W następstwie wspólnego komunikatu w sprawie poprawy mobilności wojskowej w Unii Europejskiej z 10 listopada 2017 r. ⁽¹⁰⁾ w planie działania na rzecz mobilności wojskowej – przyjętym w dniu 28 marca 2018 r. przez Komisję i wysoką przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa ⁽¹¹⁾ – podkreślono, iż polityka w zakresie infrastruktury transportowej stanowi okazję do zwiększenia efektów synergii między potrzebami w zakresie obronności a transeuropejską siecią transportową (TEN-T), **a jej ogólnym celem jest poprawa mobilności wojskowej w całej Unii, z uwzględnieniem równowagi geograficznej oraz rozważeniem ewentualnych korzyści dla ochrony ludności. Zgodnie z planem** działania w 2018 r. Rada **przeanalizowała i zatwierdziła wymogi wojskowe** w odniesieniu do infrastruktury transportowej ⁽¹²⁾, **a w 2019 r. służby Komisji określiły** części transeuropejskiej sieci transportowej odpowiednie **do podwójnego zastosowania**, z uwzględnieniem koniecznej modernizacji istniejącej infrastruktury. Finansowanie przez Unię realizacji projektów podwójnego zastosowania powinno odbywać się za pośrednictwem programu w oparciu o szczegółowe programy prac określające stosowne wymogi ustalone w kontekście planu działania, **a także każdego późniejszego orientacyjnego wykazu projektów priorytetowych, które państwa członkowskie mogą określić zgodnie z planem działania na rzecz mobilności wojskowej.**
- (15) **W wytycznych dotyczących TEN-T uznaje się sieć kompleksową za zapewniającą dostępność i połączenie wszystkich regionów w Unii, w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych. Ponadto** w komunikacie „Silniejsze i odnowione partnerstwo strategiczne z regionami najbardziej oddalonymi UE” ⁽¹³⁾ Komisja podkreśliła szczególne potrzeby transportowe, **energetyczne i cyfrowe** regionów najbardziej oddalonych oraz konieczność zapewnienia **odpowiedniego** finansowania unijnego w celu zaspokojenia tych potrzeb, w tym za pośrednictwem programu **dzięki stosowaniu stóp współfinansowania do maksymalnie 70 %.**
- (16) Biorąc pod uwagę znaczne potrzeby inwestycyjne w kontekście ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r. (szacowane na 350 mld EUR w latach 2021–2027) i sieci kompleksowej TEN-T do 2050 r. oraz inwestycje w zakresie dekarbonizacji, cyfryzacji i transportu miejskiego (szacowane na 700 mld EUR w latach 2021–2027), należy w jak najbardziej efektywny sposób wykorzystać różne unijne programy i instrumenty finansowania, a tym samym maksymalizować wartość dodaną inwestycji wspieranych przez Unię. Zostałoby to osiągnięte dzięki usprawnieniu procesu inwestycyjnego, zapewniającemu ekspozycję puli projektów transportowych i spójność między odpowiednimi programami unijnymi, a mianowicie instrumentem „Łącząc Europę”, Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszem Spójności oraz InvestEU. W szczególności należy uwzględnić, w stosownych przypadkach, warunki podstawowe wyszczególnione w załączniku IV rozporządzenia (UE) XXX [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz („CPR”)].

⁽¹⁰⁾ JOIN(2017)0041.

⁽¹¹⁾ JOIN(2018)0005.

⁽¹²⁾ **Wymogi wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią (ST 14770/18).**

⁽¹³⁾ COM(2017)0623.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- (17) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013⁽¹⁴⁾ określa priorytety w zakresie transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, które powinny zostać zrealizowane, aby osiągnąć unijne cele polityki w zakresie energii i klimatu, identyfikuje projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które są niezbędne do realizacji tych priorytetów, ustanawia środki w zakresie wydawania zezwoleń, udziału sektora publicznego oraz regulacje przyspieszające lub ułatwiające realizację tych projektów, w tym kryteria kwalifikowalności takich projektów do otrzymania unijnej pomocy finansowej. **Wskazywanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania będzie nadal odbywać się według zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim” dzięki ocenie projektów z zastosowaniem scenariuszy energochłonności w pełni zgodnych z unijnymi celami energetycznymi i klimatycznymi.**
- (18) W dyrektywie [przekształcona dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii] podkreśla się potrzebę ustanowienia ram umożliwiających zwiększone wykorzystanie funduszy unijnych, czyniąc wyraźne odniesienie do kwestii umożliwienia podejmowania działań wspierających współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej.
- (19) Ukończenie infrastruktury sieciowej pozostaje priorytetem w kontekście zapewnienia rozwoju energii odnawialnej, natomiast uwzględnienie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej **oraz rozwój inteligentnego i efektywnego systemu energetycznego obejmującego rozwiązania w zakresie magazynowania i reagowania na zapotrzebowanie, które ułatwiają zrównoważenie sieci**, stanowi odzwierciedlenie podejścia przyjętego w ramach inicjatywy „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”, ze zbiorową odpowiedzialnością za osiągnięcie ambitnej wartości docelowej dla energii odnawialnej w 2030 r. i zmienionym kontekstem politycznym, **przy zagwarantowaniu sprawiedliwej i odpowiedniej transformacji społecznej oraz z uwzględnieniem ambitnych długoterminowych celów w zakresie dekarbonizacji.**
- (20) Innowacyjne technologie infrastrukturalne, które umożliwiają przejście na niskoemisyjne systemy energetyczne i transportowe, zwiększają bezpieczeństwo dostaw **i służą zapewnieniu większej niezależności energetycznej Unii**, są niezbędne w świetle unijnej agendy dekarbonizacji. W szczególności w swoim komunikacie z dnia 23 listopada 2017 r. pt. „Komunikat w sprawie rozwoju sieci energetycznych w Europie”⁽¹⁵⁾ Komisja podkreśliła, że rola energii elektrycznej, w przypadku gdy energia ze źródeł odnawialnych będzie stanowić połowę produkcji energii elektrycznej do 2030 r., będzie w coraz większym stopniu powodować obniżenie emisyjności sektorów dotychczas zdominowanych przez paliwa kopalne – na przykład transportu, przemysłu oraz sektora ogrzewania i chłodzenia – oraz że w związku z tym **■ w ramach polityki transeuropejskiej infrastruktury energetycznej należy ■ kłaść nacisk na elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe, magazynowanie energii elektrycznej, projektowanie inteligentnych sieci oraz inwestycje w infrastrukturę gazową.** W celu wspierania realizacji unijnych celów w zakresie dekarbonizacji, **integracji rynku wewnętrznego i bezpieczeństwa dostaw** należy odpowiednio uwzględnić i priorytetowo traktować technologie i projekty przyczyniające się do przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Komisja będzie dążyć do zwiększenia liczby projektów w zakresie transgranicznych inteligentnych sieci, innowacyjnych technologii magazynowania oraz przesyłu dwutlenku węgla, przeznaczonych do objęcia wsparciem w ramach programu.
- (20a) **Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej powinny umożliwiać racjonalne pod względem kosztów upowszechnianie odnawialnych źródeł energii w Unii i osiągnięcie wiążącego dla Unii celu co najmniej 32 % udziału energii odnawialnej w 2030 r., o czym mowa w art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽¹⁶⁾, oraz sprzyjać strategicznej absorpcji innowacyjnych technologii w zakresie odnawialnych źródeł energii. Do przykładów kwalifikowalnych technologii należą: produkcja energii z morskiej i lądowej energii wiatrowej, energii słonecznej, zrównoważonej biomasy, energii oceanicznej, energii geotermalnej lub ich połączeń; przyłączenie pochodzącej z tych źródeł energii do sieci oraz elementy dodatkowe, takie jak obiekty służące magazynowaniu lub przekształcaniu energii. Działania kwalifikowalne nie ograniczają się do sektora energii elektrycznej i mogą obejmować inne nośniki energii i potencjalną integrację sektorów, na przykład z sektorami ogrzewania i chłodzenia, przetwarzaniem energii elektrycznej w gaz, magazynowaniem i transportem. Wykaz ten nie jest wyczerpujący, tak by zachować elastyczność odnośnie do osiągnięć technologicznych i rozwoju technologii. Projekty takie nie muszą pociągać za sobą fizycznego połączenia między współpracującymi państwami**

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylające decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz.U. L 115 z 25.4.2013, s. 39).

⁽¹⁵⁾ COM(2017)0718.

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

członkowskimi. Projekty te mogą być zlokalizowane na terytorium tylko jednego zaangażowanego państwa członkowskiego, pod warunkiem że zastosowanie mają kryteria ogólne części IV załącznika.

- (20b) Aby wspierać współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej oraz absorpcję rynkową projektów, Komisja Europejska powinna ułatwiać prowadzenie transgranicznych projektów w dziedzinie energii odnawialnej. W sektorze energii, wobec braku dostatecznej absorpcji rynkowej transgranicznych projektów w dziedzinie energii odnawialnej, budżet niewykorzystany na planowane transgraniczne projekty w dziedzinie energii odnawialnej powinno się wykorzystać na osiągnięcie celów transeuropejskiej sieci energetycznej, określonych w art. 3.2b dla działań przewidzianych w art. 9 ust. 3, zanim rozważy się jego ewentualne wykorzystanie na potrzeby unijnego mechanizmu finansowania odnawialnych źródeł energii zgodnie z art. 7 ust. 6.
- (20c) Potrzebne jest wsparcie na rzecz projektów inteligentnych sieci, jeżeli projekty te łączą produkcję, dystrybucję lub zużycie energii elektrycznej przy użyciu systemu zarządzania w czasie rzeczywistym i wpływają na transgraniczne przepływy energii. Projekty energetyczne powinny ponadto odzwierciedlać centralną rolę inteligentnych sieci w transformacji energetyki, a wsparcie w ramach programu powinno pomagać w przewyżczeniu niedoborów finansowania utrudniających obecnie inwestycje służące powszechnemu wprowadzaniu technologii inteligentnych sieci.
- (20d) We wsparciu UE szczególną uwagę należy zwrócić na transgraniczne połączenia energetyczne, w tym połączenia niezbędne do osiągnięcia celu 10 % elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych na 2020 r. oraz celu 15 % na 2030 r., jak określono w rozporządzeniu (UE) 2018/1999⁽¹⁷⁾. Rozwój elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych ma kluczowe znaczenie dla integrowania rynków, umożliwiając zwiększenie wykorzystania źródeł odnawialnych w systemach oraz korzystanie z ich zróżnicowanego portfela w zakresie popytu i podaży energii odnawialnej, morskich sieci wiatrowych i inteligentnych sieci, co prowadzi do integrowania wszystkich krajów w płynny i konkurencyjny rynek energii.
- (21) Osiągnięcie jednolitego rynku cyfrowego opiera się na podstawowej infrastrukturze łączności cyfrowej. Cyfryzacja przemysłu europejskiego i modernizacja sektorów, takich jak transport, energia, opieka zdrowotna i administracja publiczna, zależą od powszechnego dostępu do niezawodnych, przystępnych cenowo sieci o dużej i bardzo dużej przepustowości. Łączność cyfrowa stała się jednym z decydujących czynników eliminowania różnic gospodarczych, społecznych i terytorialnych, służąc wspieraniu modernizacji lokalnych gospodarek i dywersyfikacji działalności gospodarczej. Należy dostosować zakres interwencji podejmowanej w ramach programu w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej, aby odzwierciedlić jej rosnące znaczenie dla całej gospodarki i społeczeństwa. W związku z tym konieczne jest określenie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej, niezbędnych do realizacji celów jednolitego rynku cyfrowego w Unii, a także uchylenie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 283/2014⁽¹⁸⁾.
- (22) W komunikacie pt. „Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego – W kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego”⁽¹⁹⁾ („strategia na rzecz społeczeństwa gigabitowego”) określono strategiczne cele na rok 2025 r. z myślą o optymalizacji inwestycji w infrastrukturę łączności cyfrowej. Dyrektywa **Parlamentu Europejskiego i Rady** (UE) 2018/1972⁽²⁰⁾ ma na celu, między innymi, stworzenie otoczenia regulacyjnego, które sprzyjać będzie prywatnym inwestycjom w sieci łączności cyfrowej. Niemniej jednak jest oczywiste, że wdrożenia sieci pozostaną nieopłacalne ekonomicznie na wielu obszarach w Unii ze względu na różne czynniki, takie jak oddalenie tych regionów i ich specyfika terytorialna bądź geograficzna, niska gęstość zaludnienia czy różne kwestie społeczno-gospodarcze, **i dlatego pilnie wymagają baczniejszej uwagi**. Należy zatem dostosować program pod

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 283/2014 z dnia 11 marca 2014 r. w sprawie wytycznych dotyczących sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury telekomunikacyjnej, uchylające decyzję nr 1336/97/WE (Dz.U. L 86 z 21.3.2014, s. 14).

⁽¹⁹⁾ COM(2016)0587.

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 z dnia 11 grudnia 2018 r. ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (Dz.U. L 321 z 17.12.2018, s. 36).

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

kątem jego wkładu w osiągnięcie wspomnianych celów strategicznych określonych w strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, **mających również na celu przyczynienie się do równowagi rozwoju obszarów wiejskich i miejskich**, uzupełniając wsparcie na rzecz wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości udzielane za pośrednictwem innych programów, w szczególności Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności oraz Funduszu InvestEU.

- (23) Choć wszystkie sieci łączności cyfrowej, które są połączone z internetem, są ze swej istoty sieciami transeuropejskimi, głównie ze względu na funkcjonowanie umożliwiających aplikacji i usług, pierwszeństwo we wspieraniu za pośrednictwem programu należy przyznać działaniom o najwyższym oczekiwanym wpływie wywieranym na jednolity rynek cyfrowy, m.in. dzięki ich dostosowaniu do celów strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, jak również na cyfrową transformację gospodarki i społeczeństwa, z uwzględnieniem zaobserwowanych niedoskonałości rynku i przeszkód w realizacji.
- (24) Szkoły, uniwersytety, biblioteki, organy administracji lokalnej, okręgowej, regionalnej czy krajowej, główni dostawcy usług publicznych, szpitale i ośrodki zdrowia, węzły transportowe i przedsiębiorstwa zaawansowane cyfrowo są podmiotami i miejscami, które mogą wpływać na istotne zmiany społeczno-gospodarcze na obszarach, na których są one zlokalizowane, **w tym na obszarach wiejskich i słabo zaludnionych**. Tego rodzaju podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy muszą być w czołówce, jeśli chodzi o gigabitowe połączenia z internetem, aby zapewnić dostęp do najlepszych usług i aplikacji dla europejskich obywateli, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych. Program powinien wspierać dostęp do **sieci o bardzo dużej przepustowości, w tym 5G i innych najnowszych systemów łączności zdolnych do zapewnienia** gigabitowych połączeń z internetem dla wspomnianych podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy w celu maksymalizacji ich pozytywnych skutków ubocznych dla gospodarki i społeczeństwa **w obrębie swoich obszarów**, w tym poprzez zwiększenie popytu na połączenia i usługi.
- (24a) **Niepołączone terytoria na wszystkich obszarach Unii stanowią wąskie gardła i niewykorzystany potencjał jednolitego rynku cyfrowego**. Na większości obszarów wiejskich i oddalonych dostęp do wysokiej jakości internetu może odgrywać istotną rolę jako czynnik zapobiegający przepaści cyfrowej, izolacji i wyludnianiu poprzez zmniejszenie kosztów dostawy towarów i usług oraz częściowe zrekompensowanie życia w oddaleniu. Wysokiej jakości łączność internetowa jest niezbędna z punktu widzenia nowych możliwości gospodarczych, takich jak rolnictwo precyzyjne czy rozwój gospodarki ekologicznej na obszarach wiejskich. Program powinien przyczynić się do zapewnienia wszystkim gospodarstwom domowym w Europie – na obszarach wiejskich bądź miejskich – łączności stacjonarnej lub bezprzewodowej o bardzo dużej przepustowości, koncentrując się na tych projektach wdrożeniowych, które dotyczą stwierdzonych niedoskonałości rynku i mogą być realizowane za pomocą dotacji o niskiej intensywności. **Z myślą o optymalizacji synergii działań wspieranych w ramach programu należy uwzględnić poziom zagęszczenia na danym obszarze podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy oraz poziom finansowania niezbędny do objęcia zasięgiem. Co więcej, program powinien mieć na celu osiągnięcie kompleksowego pokrycia zasięgiem gospodarstw domowych i terytoriów, ponieważ eliminowanie luk na obszarach pokrytych już zasięgiem na późniejszych etapach nie jest oszczędnym rozwiązaniem**.
- (25) Ponadto, wykorzystując sukces realizacji inicjatywy WiFi4EU, w ramach programu należy nadal wspierać zapewnianie bezpłatnej, **bezpiecznej**, wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej w ośrodkach lokalnego życia publicznego, z uwzględnieniem podmiotów pełniących misję publiczną, takich jak organy publiczne i dostawcy usług publicznych, jak również w przestrzeniach zewnętrznych dostępnych publicznie, w celu promowania unijnej wizji cyfrowej w społecznościach lokalnych.
- (25a) **Infrastruktura cyfrowa jest ważną podstawą innowacji. Aby program mógł maksymalnie zwiększyć swoje oddziaływanie, powinien koncentrować się na finansowaniu infrastruktury. Poszczególne usługi i aplikacje cyfrowe, takie jak te, które obejmują różne technologie rozproszonego rejestru lub stosowanie sztucznej inteligencji, powinny zatem zostać wyłączone z zakresu programu, a zamiast tego, w stosownych przypadkach, powinny być objęte innymi instrumentami, takimi jak program „Cyfrowa Europa”. Ważne jest również, aby zmaksymalizować synergię między różnymi programami**.
- (26) Rentowność przewidywanych kolejnych generacji usług cyfrowych, takich jak usługi i aplikacje internetu rzeczy, które mają przynieść znaczne korzyści w różnych sektorach i dla całego społeczeństwa, będzie wymagać nieprzerwanego transgranicznego zasięgu **systemów 5G**, w szczególności w celu umożliwienia użytkownikom i przedmiotom zachowania połączenia w trakcie podróży. Jednocześnie niejasne pozostają scenariusze dotyczące podziału kosztów wdrożenia systemów 5G we wszystkich tych sektorach, a postrzegane ryzyko związane z ich komercyjnym wdrożeniem w niektórych kluczowych obszarach jest bardzo wysokie. Oczekuje się, iż korytarze

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

drogowe i połączenia kolejowe będą kluczowymi obszarami dla pierwszej fazy nowych zastosowań w dziedzinie mobilności opartej na sieci, a zatem stanowią one kluczowe projekty transgraniczne w kontekście finansowania w ramach tego programu.

- I
- (28) Wdrożenie szkieletowych sieci łączności elektronicznej, w tym podmorskich kabli łączących terytoria europejskie z państwami trzecimi na innych kontynentach bądź łączących wyspy europejskie, **regiony najbardziej oddalone** lub **kraje i terytoria zamorskie, w tym przez unijne wody terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną państw członkowskich**, jest konieczne w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury oraz w celu zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii; **przyczyni się także do spójności terytorialnej**. Projekty takie są jednak często nieopłacalne ekonomicznie bez wsparcia publicznego. **Ponadto należy udostępnić wsparcie w celu uzupełnienia europejskich zasobów w zakresie obliczeń wielkiej skali o odpowiednie połączenia o terabitowej przepustowości.**
- (29) Działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej powinny wykorzystywać **najlepszą dostępną i najlepiej dopasowaną do konkretnego projektu** technologię, **która proponuje** najlepiej wyważone proporcje między najnowszymi technologiami pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci oraz opłacalności, i powinny być traktowane priorytetowo za pomocą programów prac, z uwzględnieniem kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości mogą obejmować infrastrukturę pasywną w celu maksymalizacji korzyści społeczno-gospodarczych oraz korzyści dla środowiska. Ponadto przy ustalaniu priorytetów działań należy uwzględnić potencjalne pozytywne skutki uboczne w zakresie łączności, na przykład gdy wdrażany projekt może wzmocnić uzasadnienie biznesowe dla przyszłych wdrożeń, prowadząc do rozszerzenia pokrycia zasięgiem terytoriów i ludności na obszarach, które do tej pory pozostawały poza zasięgiem.
- (30) Unia opracowała własną satelitarną technologię pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu (EGNOS/Galileo) oraz własny system obserwacji Ziemi (Copernicus). Zarówno EGNOS/Galileo, jak i program Copernicus oferują zaawansowane usługi, które przynoszą istotne korzyści ekonomiczne użytkownikom publicznym i prywatnym. W związku z tym wszelka finansowana w ramach programu infrastruktura transportowa, energetyczna lub cyfrowa, wykorzystująca usługi pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu lub obserwacji Ziemi, powinna być kompatybilna pod względem technicznym z EGNOS/Galileo i programem Copernicus.
- (31) Pozytywne wyniki pierwszego zaproszenia do składania wniosków dotyczących łączenia instrumentów, uruchomionego w ramach obecnego programu w 2017 r., potwierdziły adekwatność i wartość dodaną wynikającą z wykorzystania dotacji UE do łączenia finansowania ze środkami pochodzącymi z Europejskiego Banku Inwestycyjnego lub krajowych banków prorozwojowych lub innych instytucji finansowania rozwoju i publicznych instytucji finansowych, a także od instytucji finansowych sektora prywatnego i inwestorów z sektora prywatnego, w tym poprzez partnerstwa publiczno-prywatne. **Podejście łączone powinno przyczynić się do przyciągnięcia prywatnych inwestycji i zapewnić zwiększenie ogólnego wkładu sektora publicznego zgodnie z celami programu InvestEU.** Program powinien zatem nadal wspierać **działania** umożliwiające połączenie dotacji unijnych oraz innych źródeł finansowania. **Ws ektorze transportu działania łączone nie powinny przekraczać 10 % odnośnej puli środków w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i).**
- (31a) **W sektorze transportu działania łączone mogą być wykorzystywane na działania dotyczące inteligentnej, interoperacyjnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu, dostępnej, bezpiecznej i chronionej mobilności, jak wyliczono w art. 9 ust. 2 lit. b).**
- (32) Ponadto cele polityki wynikające z niniejszego programu będą również realizowane dzięki instrumentom finansowym i gwarancjom budżetowym w ramach segmentów Funduszu InvestEU. Działania objęte programem powinny być wykorzystywane do **pobudzania inwestycji w drodze korygowania** niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych sytuacji w zakresie inwestycji, **w szczególności w przypadkach gdy działania nie są ekonomicznie rentowne**, w proporcjonalny sposób, bez powielania bądź wypierania finansowania prywatnego, i powinny przedstawiać wyraźną europejską wartość dodaną.
- (33) Aby sprzyjać zintegrowanemu rozwojowi cyklu innowacji, konieczne jest zapewnienie komplementarności między innowacyjnymi rozwiązaniami opracowanymi w kontekście unijnych programów ramowych w zakresie badań naukowych i innowacji a innowacyjnymi rozwiązaniami wdrażanymi przy wsparciu ze strony instrumentu „Łącząc Europę”. W tym celu synergie z programem „Horyzont Europa” zapewnią, aby: a) potrzeby badawcze i inwestycyjne w obszarach transportu, energii i technologii cyfrowych w UE zostały zidentyfikowane i ustalone w trakcie procesu planowania strategicznego programu „Horyzont Europa”; b) instrument „Łącząc Europę” służył wsparciu szeroko zakrojonego rozwoju i wdrożenia innowacyjnych technologii i rozwiązań w zakresie infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej, w szczególności tych, które są rezultatem programu „Horyzont Europa”; c) ułatwiona

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

została wymiana informacji i danych między programem „Horyzont Europa” a instrumentem „Łącząc Europę”, na przykład poprzez wyróżnienie technologii z programu „Horyzont Europa” o wysokiej gotowości rynkowej, które mogłyby być dalej wdrażane za pomocą instrumentu „Łącząc Europę”.

- (34) Niniejsze rozporządzenie określa pulę środków finansowych na cały okres 2021–2027, które stanowią główną kwotę odniesienia w rozumieniu [zaktualizować odesłanie stosownie do nowego porozumienia międzyinstytucjonalnego: pkt 17 Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 2 grudnia 2013 r. pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej, współpracy w kwestiach budżetowych i należytego zarządzania finansami ⁽²¹⁾, dla Parlamentu Europejskiego i Rady podczas rocznej procedury budżetowej].
- (35) Na poziomie Unii europejski semestr na rzecz koordynacji polityki gospodarczej zapewnia ramy dla określania krajowych priorytetów w zakresie reform oraz monitorowania ich realizacji. W celu wspierania tych priorytetów państwa członkowskie opracowują krajowe wieloletnie strategie inwestycyjne. Strategie te powinny być przedstawiane wraz z rocznymi krajowymi programami reform jako sposób na określenie i skoordynowanie priorytetowych projektów inwestycyjnych, które mają być wspierane ze środków krajowych lub unijnych. Mają również pomóc w wykorzystywaniu unijnego finansowania w spójny sposób oraz maksymalizowaniu wartości dodanej wsparcia finansowego, otrzymywanego w szczególności za pośrednictwem, w stosownych przypadkach, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności, Europejskiego Instrumentu Stabilizacji Inwestycji, Funduszu InvestEU oraz instrumentu „Łącząc Europę”. Wsparcie finansowe powinno również być wykorzystywane, w stosownych przypadkach, w sposób zgodny z unijnymi i krajowymi planami w zakresie energii i klimatu.
- (36) Do niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają horyzontalne przepisy finansowe przyjęte przez Parlament Europejski i Radę na podstawie art. 322 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Przepisy te, ustanowione rozporządzeniem finansowym, określają w szczególności procedurę ustanawiania i wykonania budżetu w drodze dotacji, zamówień, nagród i wykonania pośredniego oraz przewidują kontrole wykonywania obowiązków przez podmioty upoważnione do działań finansowych. Przepisy przyjęte na podstawie art. 322 TFUE dotyczą również ochrony budżetu Unii w przypadku uogólnionych braków w zakresie praworządności w państwach członkowskich, jako że poszanowanie praworządności jest niezbędnym warunkiem wstępnym należytego zarządzania finansami i skutecznego unijnego finansowania.
- (37) Wyboru rodzajów finansowania oraz metod realizacji na podstawie niniejszego rozporządzenia należy dokonywać na podstawie ich potencjału w zakresie osiągnięcia szczegółowych celów działań i możliwości uzyskania rezultatów, z uwzględnieniem w szczególności kosztów kontroli, obciążeń administracyjnych oraz spodziewanego ryzyka niezgodności z wymogami. Należy rozważyć zastosowanie płatności ryczałtowych, stawek ryczałtowych i kosztów jednostkowych, a także formę finansowania niepowiązanego z kosztami, o którym mowa w art. 125 ust. 1 rozporządzenia finansowego.
- (38) Państwa trzecie będące członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) mogą uczestniczyć w programach unijnych w ramach współpracy ustanowionej na mocy porozumienia EOG, które przewiduje realizację programów w drodze decyzji przyjętej na mocy tej umowy. Państwa trzecie mogą brać udział także w oparciu o inne instrumenty prawne. Należy wprowadzić w niniejszym rozporządzeniu specjalny przepis dotyczący przyznawania niezbędnych praw i dostępu właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu, Europejskiemu Urzędowi ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz Europejskiemu Trybunałowi Obrachunkowemu, aby umożliwić im pełne wykonywanie ich odpowiednich kompetencji.
- (39) Rozporządzenie finansowe ustanawia zasady udzielania dotacji. Aby uwzględnić specyfikę działań wspieranych w ramach programu oraz zapewnić ich spójną realizację w sektorach objętych programem, należy przewidzieć dodatkowe wskazówki dotyczące kryteriów kwalifikowalności i kryteriów wyboru. **Wybór operacji i ich finansowania powinien podlegać jedynie warunkom określonym w niniejszym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu finansowym. Nie odstępując od rozporządzenia finansowego, w programach prac można przewidywać procedury uproszczone.**
- (39a) **Zgodnie z rozporządzeniem finansowym kryteria wyboru i udzielenia zamówienia są określone w programach prac. W sektorze transportu jakość i adekwatność projektu należy oceniać również z uwzględnieniem jego spodziewanego wpływu na łączność UE, zgodności z wymogami dostępności i strategii pod względem przyszłych potrzeb w zakresie obsługi technicznej.**

⁽²¹⁾ Dz.U. C 373 z 20.12.2013, s. 1.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- (40) Zgodnie z rozporządzeniem finansowym, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013⁽²²⁾, rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95⁽²³⁾, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96⁽²⁴⁾ i rozporządzeniem Rady (UE) 2017/193⁽²⁵⁾ interesy finansowe Unii należy chronić za pomocą proporcjonalnych środków, w tym środków zapobiegania nieprawidłowościom i nadużyciom finansowym, ich wykrywania, korygowania i dochodzenia, a także odzyskiwania środków straconych, nienależnie wypłaconych lub nieodpowiednio wykorzystanych oraz, w stosownych przypadkach, nakładania sankcji administracyjnych. W szczególności, zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniem (Euratom, WE) nr 2185/96 Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) może prowadzić dochodzenia administracyjne, w tym kontrole na miejscu i inspekcje, w celu ustalenia, czy miały miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiegokolwiek inne nielegalne działanie, naruszające interesy finansowe Unii. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1939 Prokuratura Europejska (EPPO) może prowadzić dochodzenia i ścigać nadużycia finansowe i inne przestępstwa naruszające interesy finansowe Unii, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1371⁽²⁶⁾. Zgodnie z rozporządzeniem finansowym każda osoba lub podmiot, które otrzymują środki finansowe Unii, w pełni współpracują w celu ochrony interesów finansowych Unii, przyznają konieczne prawa i dostęp Komisji, OLAF-owi, Prokuraturze Europejskiej (EPPO) i Europejskiemu Trybunałowi Obrachunkowemu (ETO) oraz zapewniają, aby wszelkie osoby trzecie uczestniczące w wykonaniu środków finansowych Unii przyznały tym organom równoważne prawa.
- (41) Zgodnie z [zaktualizować odesłanie stosownie do nowej decyzji w sprawie KTZ: art. 94 decyzji Rady 2013/755/UE⁽²⁷⁾] osoby i podmioty mające siedzibę w krajach i terytoriach zamorskich (KTZ) kwalifikują się do finansowania z zastrzeżeniem zasad i celów programu oraz ewentualnych uzgodnień mających zastosowanie do państwa członkowskiego, z którym dany kraj lub terytorium zamorskie są powiązane.
- (42) Unia powinna dążyć do zapewnienia spójności i synergii z unijnymi programami w zakresie polityki zewnętrznej, z uwzględnieniem pomocy przedakcesyjnej wynikającej z zobowiązań podjętych w kontekście komunikatu „Wiarygodna perspektywa rozszerzenia dla Bałkanów Zachodnich oraz zwiększone zaangażowanie UE w tym regionie”⁽²⁸⁾.
- (43) W przypadku gdy państwa trzecie lub podmioty z siedzibą w państwach trzecich uczestniczą w działaniach przyczyniających się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, pomoc finansowa powinna być dostępna tylko wtedy, gdy jest ona niezbędna do osiągnięcia celów tych projektów. **W odniesieniu do części dotyczącej projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej współpraca między jednym państwem członkowskim lub kilkoma państwami członkowskimi a państwem trzecim (w tym Wspólnotą Energetyczną) powinna spełniać wymogi określone w art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX [dyrektywa w sprawie energii odnawialnej] odnośnie do potrzeby fizycznego połączenia z UE.**
- (43a) **W komunikacie Komisji z 3 października 2017 r. pt. „Skuteczne zamówienia publiczne dla Europy”⁽²⁹⁾ stwierdza się, że UE jest najbardziej otwartym rynkiem zamówień na świecie, ale że dostęp dla naszych przedsiębiorstw w innych państwach nie zawsze jest wzajemny. Beneficjenci instrumentu „Łącząc Europę” powinni zatem w pełni**

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999 (Dz.U. L 248 z 18.9.2013, s. 1).

⁽²³⁾ Rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 312 z 23.12.1995, s. 1).

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2).

⁽²⁵⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2017/1939 z dnia 12 października 2017 r. wdrażające wzmocnioną współpracę w zakresie ustanowienia Prokuratury Europejskiej (Dz.U. L 283 z 31.10.2017, s. 1).

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1371 z dnia 5 lipca 2017 r. w sprawie zwalczania za pośrednictwem prawa karnego nadużyć na szkodę interesów finansowych Unii (Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 29).

⁽²⁷⁾ Decyzja Rady 2013/755/UE z dnia 25 listopada 2013 r. w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich z Unią Europejską („decyzja o stowarzyszeniu zamorskim”) (Dz.U. L 344 z 19.12.2013, s. 1).

⁽²⁸⁾ COM(2018)0065.

⁽²⁹⁾ **Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Skuteczne zamówienia publiczne dla Europy (COM(2017)0572).**

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

korzystać z możliwości zamówień strategicznych oferowanych w dyrektywie 2014/25/UE.

- (44) Zgodnie z pkt 22 i 23 Porozumienia międzyinstytucjonalnego na rzecz lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. ⁽³⁰⁾ zachodzi potrzeba oceny tego programu w oparciu o informacje zgromadzone w kontekście konkretnych wymogów dotyczących monitorowania, **w tym monitorowania wydatków na cele związane z klimatem**, przy czym należy unikać nadmiernej regulacji i obciążeń administracyjnych, zwłaszcza względem państw członkowskich. Komisja powinna przeprowadzać oceny, a ich wyniki przekazywać Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów, aby ocenić skuteczność i efektywność finansowania oraz jego wpływ na ogólne cele programu **i by w wprowadzić niezbędne zmiany**.
- (45) Należy wdrożyć **przejrzyste, podlegające rozliczeniu i** odpowiednie środki monitorowania i sprawozdawczości, w tym **wymierne** wskaźniki, aby oceniać i przedstawiać postępy w realizacji programu pod kątem osiągnięcia celów ogólnych i szczegółowych określonych w niniejszym rozporządzeniu **oraz aby promować jego osiągnięcia**. Wspomniany system sprawozdawczości dotyczącej realizacji celów powinien zapewniać, by dane na potrzeby monitorowania realizacji programu i jego rezultatów **nadawały się do dogłębnej analizy poczynionych postępów i napotkanych trudności oraz by dane te i wyniki** były gromadzone w sposób wydajny, skuteczny i terminowy. Konieczne jest nałożenie proporcjonalnych wymogów sprawozdawczych na odbiorców środków unijnych w celu zebrania odpowiednich danych na potrzeby programu.
- (45a) **Program jest realizowany za pomocą programów prac. Do 31 grudnia 2020 r. Komisja powinna przyjąć pierwsze wieloletnie programy prac, które będą zawierać harmonogramy zaproszeń do składania wniosków na pierwsze trzy lata programu, ich tematy oraz orientacyjny budżet, a także perspektywiczne ramy obejmujące cały okres programowania.**
- (46) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do przyjmowania programów prac. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽³¹⁾.
- (47) W celu dostosowania, w razie potrzeby, wskaźników stosowanych do monitorowania realizacji programu, orientacyjnych wartości procentowych zasobów budżetowych przydzielonych na poszczególne cele szczegółowe w sektorze transportu, a także definicji transportowych korytarzy sieci bazowej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian w częściach I, II i III załącznika do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (48) W celu zapewnienia jasności należy uchylić rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014. Należy jednak zachować skutki art. 29 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, który zmienia załącznik do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 ⁽³²⁾ w odniesieniu do wykazu korytarzy towarowych.
- (49) Aby umożliwić terminowe przyjęcie aktów wykonawczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono wejść w życie niezwłocznie po jego opublikowaniu,

⁽³⁰⁾ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. (Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1).

⁽³¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽³²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę” (zwany dalej „programem”).

Określa ono cele programu, budżet na lata 2021–2027, formy finansowania unijnego oraz zasady dotyczące przyznawania takiego finansowania.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „działanie” oznacza każdą działalność, która została uznana za finansowo i technicznie niezależną, ma określone ramy czasowe i jest niezbędna do realizacji danego projektu;
- b) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa alternatywne **dla wszystkich środków transportu** w rozumieniu art. 2 ust. 1 dyrektywy 2014/94/UE;
- ca) „beneficjent” oznacza jednostkę posiadającą osobowość prawną, z którą podpisano umowę o udzielenie dotacji;**
- d) „działanie łączone” oznacza działania wspierane z budżetu UE, w tym działanie w ramach instrumentów łączonych zgodnie z [art. 2 pkt 6] rozporządzenia (UE, Euratom) 2018/XXX (rozporządzenia finansowego), łączące bezzwrotne formy wsparcia, instrumenty finansowe **lub gwarancje budżetowe** z budżetu UE oraz zwrotne formy wsparcia z instytucji finansowania rozwoju lub innych publicznych instytucji finansowych, a także z komercyjnych instytucji finansowych i od inwestorów;
- e) „sieć kompleksowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- f) „sieć bazowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) 1315/2013;
- g) „korytarze sieci bazowej” oznaczają instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, oraz wymieniony w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- ga) „połączenie transgraniczne” w sektorze transportu oznacza będący przedmiotem wspólnego zainteresowania projekt, który zapewnia ciągłość sieci TEN-T między państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem trzecim;**
- gb) „brakujące połączenie” we wszystkich środkach transportu oznacza brakujący odcinek sieci TEN-T lub odcinek transportowy zapewniający połączenie bazowych lub kompleksowych sieci z korytarzami TEN-T, którego brak przerywa ciągłość sieci TEN-T lub który zawiera co najmniej jedno wąskie gardło mające wpływ na ciągłość sieci TEN-T;**
- gc) „infrastruktura podwójnego zastosowania” oznacza infrastrukturę sieci transportowej, która zaspokaja potrzeby zarówno obronności, jak i sektorów cywilnych;**

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- h) „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza projekt zakwalifikowany lub spełniający kryteria kwalifikowalności zgodnie z umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami pomiędzy **co najmniej dwoma** państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między **co najmniej jednym państwem członkowskim a państwem trzecim lub** państwami trzecimi, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001, w zakresie planowania lub upowszechniania produkcji energii odnawialnej, zgodnie z kryteriami określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- ha) **„efektywność energetyczna przede wszystkim” oznacza efektywność energetyczną przede wszystkim w rozumieniu art. 2 ust. 18 rozporządzenia (UE) 2018/1999.**
- i) „infrastruktura łączności cyfrowej” oznacza sieci o bardzo dużej przepustowości, systemy 5G, lokalną łączność bezprzewodową bardzo wysokiej jakości, sieci szkieletowe, jak również operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową i energetyczną;
- j) „systemy 5G” oznaczają zestaw elementów infrastruktury cyfrowej opartych na normach uzgodnionych na poziomie światowym w zakresie technologii łączności ruchomej i bezprzewodowej, wykorzystywanej na potrzeby łączności i usług o wartości dodanej, o zaawansowanych parametrach eksploatacyjnych, takich jak bardzo wysokie wskaźniki i możliwości przesyłu danych, **łączność o niskim poziomie** opóźnień, **bardzo** wysoka niezawodność bądź obsługiwanie dużej liczby połączonych urządzeń;
- k) „korytarz 5G” oznacza szlak transportowy, drogę, linię kolejową **lub śródlądową drogę wodną**, w pełni objęte infrastrukturą łączności cyfrowej, w szczególności systemami 5G, umożliwiającą nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych, takich jak mobilność oparta na sieci i zautomatyzowana lub podobne usługi w zakresie inteligentnej mobilności dla kolei **lub cyfrowej łączności na śródlądowych drogach wodnych**;
- l) „operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową i energetyczną” oznaczają fizyczne i wirtualne zasoby technologii informacyjno-komunikacyjnych („ICT”), uzupełniające infrastrukturę łączności, wspierające przepływ, przechowywanie, przetwarzanie i analizę danych dotyczących transportu lub infrastruktury energetycznej;
- m) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt określony w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 lub w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013 lub w art. 8 niniejszego rozporządzenia;
- n) „prace studyjne” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, takie jak analizy przygotowawcze, tworzenie map infrastruktury, studia wykonalności, analizy oceniające, testy i analizy zatwierdzające, w tym w formie oprogramowania, oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do zdefiniowania i opracowania projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego;
- o) „podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy” oznaczają podmioty, które ze względu na swoją misję, charakter lub lokalizację mogą bezpośrednio lub pośrednio generować istotne korzyści społeczno-gospodarcze dla obywateli, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych znajdujących się w ich otoczeniu **lub w ich strefie wpływów**;
- p) „państwo trzecie” oznacza państwo, które nie jest członkiem Unii Europejskiej;
- q) „sieci o bardzo dużej przepustowości” oznaczają sieci o bardzo dużej przepustowości w rozumieniu art. 2 ust. 2 dyrektywy (UE) 2018/172;
- r) „roboty” oznaczają zakup, dostawę i rozmieszczenie części składowych, systemów i usług, w tym oprogramowania, realizację związanych z projektem prac rozwojowych, budowlanych i instalacyjnych, odbiór instalacji oraz uruchomienie projektu.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 3

Cele

1. Głównym celem programu jest **budowa**, rozwój, modernizacja i **ukończenie** transeuropejskich sieci w dziedzinach transportu, energii i technologii cyfrowych, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej, z uwzględnieniem długoterminowych zobowiązań do obniżenia emisyjności, **przy zwiększeniu konkurencyjności Europy, inteligentnego i zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej, dostępu do rynku wewnętrznego i integracji na nim**, oraz z naciskiem na synergię między sektorami **transportu, energii i technologii cyfrowych**.
2. Program ma następujące cele szczegółowe:
 - a) w sektorze transportu:
 - (i) **zgodnie z celami rozporządzenia (UE) nr 1315/2013** przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych, wzajemnie połączonych i **multimodalnych** sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, **interoperacyjnej**, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, **dostępnej**, bezpiecznej i chronionej mobilności;
 - (ii) dostosowanie **odcinków transeuropejskiej** sieci **transportowej** do potrzeb **podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej z myślą o poprawie** mobilności **cywilnej i wojskowej**;
 - b) w sektorze energii: przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących dalszej integracji **wydajnego i konkurencyjnego** wewnętrznego rynku energii, interoperacyjności sieci w wymiarze ponadgranicznym i ponadsektorowym, ułatwiających dekarbonizację **gospodarki, promujących efektywność energetyczną** i zapewniających bezpieczeństwo dostaw, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii, **w tym** odnawialnej;
 - c) w sektorze technologii cyfrowych: przyczynianie się do **opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących** upowszechnienia **bezpiecznych i chronionych** sieci cyfrowych o bardzo dużej przepustowości oraz systemów 5G, do zwiększenia odporności i przepustowości cyfrowych sieci szkieletowych na terytoriach UE poprzez połączenie ich z sąsiadującymi terytoriami, jak również do cyfryzacji sieci transportowych i energetycznych

Artykuł 4

Budżet

1. Pulę środków finansowych na realizację programu na okres 2021–2027 ustala się na **43 850 768 000 EUR według cen stałych (XXX EUR według cen bieżących)**.
2. Podział tej kwoty jest następujący:
 - a) **33 513 524 000 EUR według cen stałych (XXX EUR według cen bieżących)** na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), w tym:
 - (i) kwota **17 746 000 000 EUR według cen stałych (XXX EUR według cen bieżących)** z klastra europejskich inwestycji strategicznych;
 - (ii) kwota **10 000 000 000 EUR według cen stałych (11 285 493 000 EUR według cen bieżących)** przeniesiona z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do otrzymania środków z Funduszu Spójności;
 - (iii) kwota **5 767 524 000 EUR według cen stałych (6 500 000 000 EUR według cen bieżących)** z klastra obronnego na cel szczegółowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) pkt (ii);
 - b) **8 650 000 000 EUR** na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), z czego **15 %**, z **zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek, na projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej. Jeżeli poziom 15 % zostanie osiągnięty, Komisja Europejska zwiększa tę kwotę maksymalnie do 20 %**, z **zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek**.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- c) **2 662 000 000 EUR według cen stałych** (3 000 000 000 EUR **według cen bieżących**) na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. c).
3. Komisja nie zmienia kwoty, o której mowa w ust. 2 lit. a) ppkt (ii).
4. **Maksymalnie 1 % kwoty**, o której mowa w ust. 1, może zostać wykorzystane na pomoc techniczną i administracyjną w ramach realizacji programu oraz wytycznych sektorowych, między innymi na działania przygotowawcze oraz w zakresie monitorowania, kontroli, audytu i oceny, w tym na systemy informatyczne dla przedsiębiorstw. Kwota ta może być również wykorzystywana do finansowania środków towarzyszących w celu wsparcia przygotowania projektów, **a zwłaszcza zapewnienia promotorom projektów doradztwa dotyczące możliwości finansowania w celu udzielenia pomocy przy strukturyzacji finansowania projektu.**
5. Zobowiązania budżetowe z tytułu działań trwających dłużej niż jeden rok budżetowy można rozłożyć na kilka lat na roczne raty.
6. Bez uszczerbku dla rozporządzenia finansowego wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym programie prac mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2021 r.
7. Kwota przeniesiona z Funduszu Spójności jest wykonywana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z zastrzeżeniem ust. 8 i bez uszczerbku dla art. 14 ust. 2 lit. b).
8. Jeśli chodzi o kwoty przeniesione z Funduszu Spójności, **do** dnia 31 grudnia 2022 r. wybór projektów kwalifikujących się do finansowania odbywa się z zachowaniem krajowych alokacji z Funduszu Spójności **].** Począwszy od dnia 1 stycznia 2023 r., przeniesione na rzecz programu środki, których nie przewidziano na realizację projektu w dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną przekazane, **na warunkach konkurencyjnych**, wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

8a. Kwoty przeniesione z Funduszu Spójności nie są wykorzystywane do finansowania międzysektorowych programów prac i działań łączonych.

9. Środki przydzielone państwom członkowskim w ramach zarządzania dzielonego mogą, na ich wniosek, zostać przeniesione do programu. Komisja wykonuje te środki bezpośrednio zgodnie z [art. 62 ust. 1 lit. a)] rozporządzenia finansowego lub pośrednio zgodnie z lit. c) tego artykułu. **Środki** te wykorzystuje się na rzecz danego państwa członkowskiego.

9a. Z zastrzeżeniem art. 4 ust. 9 w sektorze technologii cyfrowych zasoby przyznane państwom członkowskim w ramach zarządzania dzielonego można, na wniosek państw członkowskich, przenieść do programu, w tym także na uzupełnienie finansowania działań kwalifikujących się na mocy art. 9 ust. 4 w miarę możliwości do 100 % całkowitych kwalifikujących się kosztów, z zastrzeżeniem zasady współfinansowania określonej w art. 190 rozporządzenia finansowego oraz zasad pomocy państwa. Środki te wykorzystuje się jedynie na rzecz danego państwa członkowskiego.

Artykuł 5

Państwa trzecie stowarzyszone z programem

1. Program jest otwarty dla następujących państw trzecich:
- a) członków Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), którzy są członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), zgodnie z warunkami określonymi w Porozumieniu EOG;
- b) państw przystępujących, kandydatów i potencjalnych kandydatów, zgodnie z ogólnymi zasadami i ogólnymi warunkami ich udziału w programach Unii, ustanowionymi w odpowiednich umowach ramowych i decyzjach rad stowarzyszenia lub w podobnych porozumieniach, oraz zgodnie ze szczegółowymi warunkami określonymi w porozumieniach między Unią a tymi państwami;

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- c) państw objętych europejską polityką sąsiedztwa, zgodnie z ogólnymi zasadami i ogólnymi warunkami udziału tych państw w programach Unii, ustanowionymi w odpowiednich umowach ramowych i decyzjach rad stowarzyszenia lub w podobnych porozumieniach, oraz zgodnie ze szczegółowymi warunkami określonymi w porozumieniach między Unią a tymi państwami;
- d) innych państw trzecich, zgodnie z warunkami określonymi w umowie szczegółowej regulującej udział państwa trzeciego w dowolnym unijnym programie, pod warunkiem że umowa ta:
- zapewnia sprawiedliwe równoważenie wkładów i korzyści państwa trzeciego uczestniczącego w programach unijnych;
 - określa warunki udziału w programach, w tym obliczanie wkładów finansowych do poszczególnych programów oraz ich kosztów administracyjnych. Wkłady te stanowią dochody przeznaczane na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego;
 - nie przyznaje państwu trzeciemu uprawnień decyzyjnych w odniesieniu do programu;
 - gwarantuje prawa Unii w celu zapewnienia należytego zarządzania finansami i w celu ochrony jej interesów finansowych;
 - **zapewnia wzajemność w dostępie do podobnych programów w państwie trzecim, zwłaszcza do zamówień publicznych.**

2. Państwa trzecie, o których mowa w ust. 1, oraz podmioty z siedzibą w tych państwach, nie mogą otrzymywać pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia, chyba że jest ona niezbędna do osiągnięcia celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz na warunkach określonych w programach prac, o których mowa w art. 19, **i zgodnie z przepisami art. 8 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.**

Artykuł 6

Realizacja i formy finansowania unijnego

1. Program jest wykonywany według metody zarządzania bezpośredniego zgodnie z rozporządzeniem finansowym lub według metody zarządzania pośredniego z podmiotami, o których mowa w art. [62 ust. 1 lit. c)] rozporządzenia finansowego.
2. Program może zapewniać finansowanie w **postaci dotacji i zamówień zgodnie z rozporządzeniem finansowym.** Może również **przyczyniać się do** działań łączonych **zgodnie z rozporządzeniem w sprawie InvestEU** oraz tytułem X rozporządzenia finansowego. **W sektorze transportu wkład Unii w działania łączone nie przekracza 10 % środków budżetowych wskazanych w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i). W sektorze transportu działania łączone mogą być wykorzystywane na działania dotyczące inteligentnej, interoperacyjnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu, dostępnej, bezpiecznej i chronionej mobilności, jak wyliczono w art. 9 ust. 2 lit. b).**
3. Komisja może przekazać uprawnienia do realizacji części programu agencjom wykonawczym zgodnie z art. [69] rozporządzenia finansowego, mając na uwadze wymogi dotyczące optymalizacji zarządzania i efektywności programu w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych.
4. Z wkładów na mechanizm wzajemnego ubezpieczenia można pokryć ryzyko związane z odzyskaniem środków należnych od beneficjentów i wkłady te uznaje się za wystarczającą gwarancję zgodnie z rozporządzeniem finansowym. Zastosowanie mają przepisy przewidziane w [art. X] rozporządzenia XXX [rozporządzenie zastępujące rozporządzenie dotyczące funduszu gwarancyjnego].

Artykuł 7

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej

1. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej **przyczyniają się do dekarbonizacji, zakończenia tworzenia wewnętrznego rynku energii i zwiększenia bezpieczeństwa dostaw. Projekty te** są objęte umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem między **co najmniej dwoma** państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między **co najmniej jednym państwem członkowskim a państwem trzecim lub** państwami trzecimi, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001. Projekty te identyfikuje się zgodnie z **ogólnymi** kryteriami i **procesem** określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

2. Do dnia 31 grudnia 2019 r. Komisja przyjmuje, zgodnie z art. 23 lit. d) niniejszego rozporządzenia, akt delegowany w celu doprecyzowania – z **zastrzeżeniem kryteriów wyboru określonych w art. 13 – szczególnych** kryteriów kwalifikacji i określenia szczegółów procesu wyboru projektów oraz publikuje metody oceny wkładu projektów w realizację ogólnych kryteriów oraz **sporządzania analizy** kosztów i korzyści określonych w części IV załącznika.
3. Prace studyjne mające na celu opracowanie i identyfikację projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej kwalifikują się do finansowania na podstawie niniejszego rozporządzenia.
4. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii ze źródeł odnawialnych kwalifikują się do finansowania unijnego robót, jeżeli spełniają następujące dodatkowe kryteria:
 - a) szczegółowa analiza kosztów i korzyści projektu zgodnie z pkt 3 w części IV załącznika **jest obowiązkowa w odniesieniu do wszystkich projektów objętych wsparciem, jest przeprowadzana w sposób przejrzysty, kompleksowy i kompletny oraz** zawiera dowody na istnienie znacznych oszczędności kosztów lub korzyści pod względem integracji systemów, **zrównoważonego wpływu na środowisko**, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji; oraz
 - b) wnioskodawca wykaże, że projekt nie zostałby zrealizowany w przypadku braku dotacji lub że projekt nie może być opłacalny z ekonomicznego punktu widzenia w przypadku braku dotacji. Analiza ta uwzględnia wszelkie dochody wynikające z systemów wsparcia.
5. Kwota dotacji na roboty jest proporcjonalna do oszczędności lub korzyści, o których mowa w pkt 2 lit. b) w części IV załącznika, i nie może przekraczać kwoty wymaganej do zapewnienia realizacji projektu lub osiągnięcia jego opłacalności, **a także jest zgodna z przepisami art. 14 ust. 3.**
6. **Program przewiduje możliwość skoordynowanego finansowania z ramami umożliwiającymi wprowadzanie energii ze źródeł odnawialnych, o którym mowa w art. 3 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001, oraz współfinansowanie z unijnym mechanizmem finansowania energii ze źródeł odnawialnych, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999.**

Komisja regularnie ocenia wykorzystanie funduszy w odniesieniu do kwoty referencyjnej, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. b), na transgraniczne projekty w dziedzinie energii odnawialnej. W świetle tej oceny i w przypadku braku dostatecznego przyjęcia przez rynek transgranicznych projektów w dziedzinie energii odnawialnej niewykorzystany budżet przewidziany na transgraniczne projekty w dziedzinie energii odnawialnej wykorzystuje się na osiągnięcie celów transeuropejskich sieci energetycznych, określonych w art. 3 ust. 2 lit. b), dla działań przewidzianych w art. 9 ust. 3, a od 2024 r. może on być wykorzystywany również na współfinansowanie unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowionego na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1999.

Komisja określa w drodze aktu wykonawczego szczegółowe zasady współfinansowania między częściami dotyczącymi projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” a mechanizmem finansowania ustanowionym na mocy art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999. W takim przypadku zastosowanie ma procedura sprawdzająca określona w art. 22.

Artykuł 8

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej **to projekty, które mają wnieść istotny wkład w osiągnięcie strategicznych celów Unii w zakresie łączności, a także zapewnić infrastrukturę sieciową wspierającą transformację cyfrową gospodarki i społeczeństwa, a także europejski jednolity rynek cyfrowy.**

1a. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej muszą spełniać następujące kryteria:

- a) przyczyniać się do realizacji celu szczegółowego przewidzianego w art. 3 ust. 2 lit. c);

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

b) **wykorzystywać najlepszą dostępną technologię dostosowaną do danego projektu, która oferuje najlepszą równowagę pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci, cyberbezpieczeństwa i efektywności kosztowej.**

2. Prace studyjne mające na celu opracowanie i identyfikację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej kwalifikują się do finansowania na podstawie niniejszego rozporządzenia.

3. Bez uszczerbku dla kryteriów wyboru określonych w art. 13, priorytetowe znaczenie dla finansowania ustala się, biorąc pod uwagę następujące kryteria:

a) działania przyczyniające się do **wdrożenia** sieci o bardzo dużej przepustowości i **dostępu do nich, w tym 5G i innych najnowocześniejszych połączeń, zgodnie ze strategicznymi celami UE w zakresie łączności na obszarach, na których znajdują się podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy**, należy traktować priorytetowo z uwzględnieniem ich potrzeb w zakresie łączności oraz objęcia zasięgiem dodatkowego obszaru, w tym gospodarstw domowych, zgodnie z częścią V załącznika. **Jednostkowe wdrożenia na potrzeby podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy mogą być wspierane, o ile nie jest to ekonomicznie nieproporcjonalne lub fizycznie niewykonalne;**

b) działania przyczyniające się do zapewnienia lokalnej łączności bezprzewodowej wysokiej jakości w społecznościach lokalnych, zgodnie z częścią V załącznika;

c) **działania przyczyniające się do stworzenia korytarzy 5G wzdłuż głównych tras transportowych, w tym w transeuropejskich sieciach transportowych, należy traktować priorytetowo, aby zapewnić zasięg wzdłuż głównych tras transportowych, umożliwiając nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych, biorąc pod uwagę jego znaczenie społeczno-gospodarcze w zawiązku z wszelkimi instalowanymi obecnie rozwiązaniami technologicznymi w podejściu przyszłościowym.** Orientacyjny wykaz projektów, które mogłyby skorzystać ze wsparcia, znajduje się w części V załącznika;

d) projekty mające na celu **ustanowienie lub znaczące zmodernizowanie** transgranicznych sieci szkieletowych łączących Unię z państwami trzecimi i wzmacniających połączenia **między sieciami łączności elektronicznej** na terytorium Unii, w tym podmorskie kable, **należy traktować priorytetowo w zależności od tego, w jak istotnym stopniu przyczyniają się do zwiększenia efektywności, odporności i bardzo dużej przepustowości tych sieci łączności elektronicznej** ;

f) jeśli chodzi o projekty wdrażające operacyjne platformy cyfrowe, pierwszeństwo przyznaje się działaniom opartym na najnowszych technologiach, z uwzględnieniem takich aspektów jak interoperacyjność, cyberbezpieczeństwo, ochrona danych i ponowne wykorzystanie.

ROZDZIAŁ III

KWALIFIKOWALNOŚĆ

Artykuł 9

Działania kwalifikowalne

1. Do finansowania kwalifikują się wyłącznie działania przyczyniające się do osiągnięcia celów, o których mowa w art. 3, **uwzględniające długoterminowe zobowiązania w zakresie dekarbonizacji.** Działania te obejmują prace studyjne, roboty i inne towarzyszące środki niezbędne do zarządzania programem i jego realizacji oraz wytyczne sektorowe. **Badania kwalifikują się jedynie wówczas, gdy dotyczą projektów kwalifikujących się w ramach niniejszego programu.**

2. W sektorze transportu do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się **tylko** następujące działania:

a) działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych, **interoperacyjnych i multimodalnych sieci na potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, morskiej i infrastruktury śródlądowych dróg wodnych:**

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- (i) działania wdrażające sieć bazową zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące **połączeń transgranicznych i brakujących połączeń, takich jak wyszczególnione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także węzłów miejskich, multimodalnych platform logistycznych, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo-drogowych i połączeń z portami lotniczymi** sieci bazowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. Działania wdrażające sieć bazową mogą obejmować powiązane elementy znajdujące się w sieci kompleksowej, w przypadku gdy jest to niezbędne do optymalizacji inwestycji i zgodnie z trybami określonymi w programach prac, o których mowa w art. 19 niniejszego rozporządzenia;
- (ii) działania **związane z połączeniami transgranicznymi** sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, **takimi jak** wymienione w części III **sekcja 2** załącznika do niniejszego rozporządzenia, **działania, o których mowa w części III sekcja 3 załącznika do niniejszego rozporządzenia, działania związane z pracami studyjnymi dotyczącymi rozwoju sieci kompleksowej i działania dotyczące portów morskich i śródlądowych sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;**
- (iii) **działania mające na celu przywrócenie brakujących regionalnych transgranicznych połączeń kolejowych w sieci TEN-T, które zostały zniesione lub zlikwidowane,**
- (iii) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo-drogowych, **połączeń z portami lotniczymi i multimodalnych platform logistycznych** sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (iv) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania mające na celu połączenie sieci transeuropejskiej z sieciami infrastruktury państw sąsiadujących, jak określono w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- b) działania związane z inteligentną, **interoperacyjną**, zrównoważoną, **multimodalną**, sprzyjającą włączeniu społecznemu, **dostępną**, bezpieczną i chronioną mobilnością:
- (i) działania wspierające autostrady morskie zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 **2013 ze szczególnym uwzględnieniem transgranicznej żeglugi bliskiego zasięgu;**
- (ii) działania wspierające systemy aplikacji telematycznych ■ zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 **na potrzeby odnośnych rodzajów transportu, w tym w szczególności:**
- **w przypadku kolei: ERTMS;**
 - **w przypadku śródlądowych dróg wodnych: RIS;**
 - **w przypadku transportu drogowego: ITS;**
 - **w przypadku transportu morskiego: VTMS i usługi e-Maritime, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak morski pojedynczy punkt kontaktowy, systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej;**
 - **w przypadku transportu lotniczego: systemy zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności te, które wynikają z systemu SESAR.**
- (iii) działania wspierające **zrównoważone** usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 32 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 **oraz działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy;**
- (iv) działania wspierające nowe technologie i innowacje, w tym automatyzację, zaawansowane usługi transportowe, integrację modalną i infrastrukturę paliw alternatywnych **dla wszystkich rodzajów transportu**, zgodnie z art. 33 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- (v) działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności, zwłaszcza przynoszące efekty korytarzowe/sięciowe, **zgodnie z art. 3 lit. o) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym w odniesieniu do wspierania wzrostu kolejowego ruchu towarowego, m.in. automatycznych urządzeń do zmiany rozstawu kół;**
 - (va) **działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności, zwłaszcza w węzłach miejskich, zgodnie z definicją w art. 30 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;**
 - (vi) działania służące wdrożeniu bezpiecznej i chronionej infrastruktury oraz mobilności, w tym w zakresie bezpieczeństwa drogowego, zgodnie z art. 34 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (vii) działania poprawiające odporność infrastruktury transportowej, **zwłaszcza na zmiany klimatu i klęski żywiołowe, oraz odporność na zagrożenia dla cyberbezpieczeństwa;**
 - (viii) działania poprawiające przystępność infrastruktury transportowej **we wszystkich rodzajach** transportu i **dla wszystkich** użytkowników, **zwłaszcza użytkowników o ograniczonej możliwości poruszania się**, zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (ix) działania poprawiające przystępność i dostępność infrastruktury transportowej do celów bezpieczeństwa i ochrony ludności **oraz działania dostosowujące infrastrukturę transportową do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii w celu ułatwienia przepływu ruchu.**
- c) W ramach celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), **oraz zgodnie z art. 11a** działania lub konkretne zadania w ramach działania, wspierające **nowe lub istniejące części transeuropejskiej sieci transportowej, przydatne do celów transportu wojskowego** w celu dostosowania **ich** do wymogów dotyczących **podwójnego** zastosowania infrastruktury.
3. W sektorze energii do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się **tylko** następujące działania:
- a) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, jak określono w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 347/2013;
 - b) działania wspierające projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej, w tym **innowacyjne rozwiązania i magazynowanie energii odnawialnej**, oraz ich opracowanie, zdefiniowane w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 7 niniejszego rozporządzenia.
4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się **tylko** następujące działania:
- a) działania wspierające **wdrażanie i zapewnianie dostępu do sieci o bardzo dużej przepustowości, w tym systemów 5G, zdolnych do obsługi połączeń gigabitowych na obszarach, gdzie znajdują się podmioty stymulujące** rozwój społeczno-gospodarczy;
 - b) działania wspierające zapewnianie w społecznościach lokalnych bardzo wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach;
 - c) działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G w odniesieniu do wszystkich głównych szlaków transportowych, w tym transeuropejskich sieci transportowych;
 - d) działania wspierające wdrażanie **nowych** sieci szkieletowych **lub znaczące zmodernizowanie istniejących**, w tym wykorzystujących podmorskie kable, w państwach członkowskich, **między nimi** oraz między Unią a państwami trzecimi;
 - f) działania wdrażające wymogi w zakresie infrastruktury łączności cyfrowej związane z projektami transgranicznymi w dziedzinach transportu lub energii lub wspierające operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową lub energetyczną.

Orientacyjny wykaz kwalifikowalnych projektów w sektorze technologii cyfrowych znajduje się w części V załącznika.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 10

Synergie *między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych*

1. Działania przyczyniające się **jednocześnie** do osiągnięcia jednego lub większej liczby celów przynajmniej dla dwóch sektorów, jak przewidziano w art. 3 ust. 2 lit. a), b) i c), kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia **oraz do skorzystania z wyższej stopy współfinansowania zgodnie z art. 14**. Tego rodzaju działania wdraża się poprzez **programy** prac obejmujące co najmniej dwa sektory, zawierające szczególne kryteria wyboru i finansowane z wkładów budżetowych z odnośnych sektorów.
2. W ramach każdego z sektorów – transportu, energii lub technologii cyfrowych – działania kwalifikowalne zgodnie z art. 9 mogą obejmować elementy **synergiczne dotyczące dowolnych pozostałych sektorów**, które nie są związane z działaniami kwalifikowalnymi, określonymi odpowiednio w art. 9 ust. 2, 3 lub 4, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe wymogi:
 - a) koszt tych elementów **synergicznych** nie przekracza 20 % łącznych kosztów kwalifikowalnych działania; oraz
 - b) te elementy **synergiczne** dotyczą sektorów transportu, energii lub technologii cyfrowych; oraz
 - c) te elementy **synergiczne** pozwalają na istotne zwiększenie społeczno-gospodarczych, klimatycznych lub środowiskowych korzyści płynących z działania.

Artykuł 11

Kwalifikujące się podmioty

1. Oprócz kryteriów określonych w art. [197] rozporządzenia finansowego zastosowanie mają kryteria kwalifikowalności określone w niniejszym artykule.
2. Następujące podmioty spełniają kryteria kwalifikowalności:
 - a) podmioty prawne z siedzibą w państwie członkowskim, **w tym spółki joint venture**;
 - b) podmioty prawne z siedzibą w państwie trzecim stowarzyszonym z programem **lub w krajach i na terytoriach zamorskich**;
 - c) podmioty prawne utworzone na mocy prawa Unii oraz organizacje międzynarodowe, jeżeli są przewidziane w programach prac.
3. Osoby fizyczne nie spełniają kryteriów kwalifikowalności.
4. Podmioty prawne z siedzibą w państwie trzecim, które nie jest stowarzyszone z programem, mogą w drodze wyjątku kwalifikować się do otrzymania wsparcia w ramach programu, w przypadku gdy jest to konieczne dla osiągnięcia celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania **w dziedzinie transportu, energii i technologii cyfrowych** lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.
5. **Kwalifikowalne są jedynie wnioski złożone przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub – za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bądź podmioty publiczne lub prywatne, w tym organy regionalne lub lokalne. Jeżeli państwo członkowskie nie zgadza się z wnioskiem, informuje o tym odpowiednio.**

Państwo członkowskie może podjąć decyzję, że w odniesieniu do konkretnego programu prac lub konkretnej kategorii zastosowań wnioski mogą być składane bez jego zgody. W takim przypadku na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego informację o tym zamieszcza się w odpowiednim programie prac i w zaproszeniu do składania wniosków.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 11a

Szczególne wymogi kwalifikowalności dotyczące działań związanych z dostosowaniem sieci TEN-T do wymogów podwójnego zastosowania do celów cywilnych i obronnych

1. Działania przyczyniające się do dostosowania sieci bazowej i kompleksowej TEN-T zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 w celu umożliwienia podwójnego zastosowania infrastruktury do celów cywilnych i obronnych podlegają następującym dodatkowym wymogom kwalifikowalności:

- a) wnioski składane są przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub – za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez podmioty prawne z siedzibą w państwach członkowskich;
- b) działania odnoszą się do odcinków lub węzłów określonych przez państwa członkowskie w załącznikach do wymogów wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza nią, przyjętych przez Radę w dniu 20 listopada 2018 r. ⁽³³⁾ lub w późniejszych wykazach oraz do wszelkich innych orientacyjnych wykazów projektów priorytetowych, które mogą zostać określone przez państwa członkowskie zgodnie z planem działania na rzecz mobilności wojskowej;
- c) działania mogą dotyczyć zarówno modernizacji istniejących elementów infrastruktury, jak i budowy nowych elementów infrastruktury z uwzględnieniem wymogów dotyczących infrastruktury, o których mowa w ust. 2;
- d) działania wdrażające wymóg w zakresie infrastruktury w stopniu wykraczającym poza poziom wymagany w odniesieniu do podwójnego zastosowania są kwalifikowalne. Niemniej jednak ich koszt jest kwalifikowalny jedynie do poziomu kosztów odpowiadających poziomowi wymogów w zakresie podwójnego zastosowania. Działania dotyczące infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie do celów wojskowych nie są kwalifikowalne;
- e) działania na podstawie niniejszego artykułu mogą być finansowane wyłącznie w ramach kwoty określonej w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii).

2. Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający, w razie potrzeby, wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do określonych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania oraz procedurę oceny dotyczącą działań związanych z działaniami w zakresie podwójnego zastosowania infrastruktury do celów cywilnych i obronnych.

Po przeprowadzeniu oceny okresowej programu przewidzianej w art. 21 ust. 2 Komisja może zaproponować władzy budżetowej przesunięcie niewykorzystanych środków z art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii) do art 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i).

ROZDZIAŁ III

DOTACJE

Artykuł 12

Dotacje

Dotacje w ramach programu są przyznawane i zarządzane zgodnie z tytułem VIII rozporządzenia finansowego.

Artykuł 13

Kryteria wyboru

1. **Przejrzyste** kryteria wyboru określa się w programach prac, o których mowa w art. 19, i w zaproszeniach do składania wniosków, uwzględniając, w odpowiednim zakresie, **tylko** następujące elementy:

- a) skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe, w tym wpływ na klimat (korzyści i koszty cyklu życia projektów), rzetelność, kompleksowość i przejrzystość analizy;

⁽³³⁾ ST 13674/18.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- b) aspekty innowacyjności, **cyfryzacji**, bezpieczeństwa, interoperacyjności i przystępności, z **uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się**;
- c) wymiar transgraniczny, **integracja sieci i dostępność terytorialna, w tym dla regionów najbardziej oddalonych i wysp**;
 - ca) **europejska wartość dodana**;
 - d) synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych;
 - e) zaawansowanie danego działania w rozwoju projektu;
 - ea) **racjonalność strategii utrzymania proponowanej dla zrealizowanego projektu**;
 - f) racjonalność proponowanego planu realizacji;
 - g) efekt katalizatora unijnej pomocy finansowej dla inwestycji;
 - h) potrzeba przezwyciężenia przeszkód finansowych **wynikających m.in. z braku rentowności ekonomicznej, wysokich kosztów początkowych** lub **braku** finansowania rynkowego;
 - ha) **potencjał podwójnego zastosowania w kontekście mobilności wojskowej**;
 - (i) spójność z unijnymi i krajowymi planami w zakresie energii i klimatu, **w tym z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”**.

2. Przy ocenie wniosków pod kątem kryteriów wyboru uwzględnia się, w odpowiednich przypadkach, odporność na niekorzystne skutki zmian klimatu poprzez ocenę wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka, z uwzględnieniem odpowiednich środków dostosowawczych.

3. Ocena wniosków pod kątem kryteriów wyboru musi zapewniać, aby w stosownych przypadkach, jak określono w programie prac, działania wspierane przez program, które obejmują technologię pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu były kompatybilne technicznie z systemami EGNOS/Galileo i Copernicus.

4. Ocena wniosków w sektorze transportu pod kątem kryteriów wyboru, o których mowa w ust. 1, musi – w stosownych przypadkach – zapewniać, aby proponowane działania były spójne z planami prac dotyczącymi korytarzy i aktami wykonawczymi zgodnie z art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz uwzględniały **konsultacyjną** opinię odpowiedzialnego koordynatora europejskiego zgodnie z art. 45 ust. 8 tego rozporządzenia. **W ocenie ocenia się również, czy realizacja działań finansowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” stwarza ryzyko zakłócenia przepływu towarów i pasażerów na odcinku linii, którego dotyczy projekt, i czy ryzyko to zostało ograniczone.**

5. Jeśli chodzi o projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej, kryteria wyboru określone w programach prac oraz zaproszeniach do składania wniosków muszą uwzględniać warunki określone w art. 7 ust. 4.

6. Jeśli chodzi o działania dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej, kryteria wyboru określone w programach prac oraz zaproszeniach do składania wniosków muszą uwzględniać warunki określone w art. 8 ust. 3.

Artykuł 14

Stopy współfinansowania

1. W przypadku prac studyjnych kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. W przypadku prac studyjnych finansowanych za pomocą kwot przeniesionych z Funduszu Spójności maksymalnymi stopami współfinansowania są stopy mające zastosowanie do Funduszu Spójności, jak określono w ust. 2 lit. b).

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

2. W przypadku robót w sektorze transportu stosuje się następujące maksymalne stopy współfinansowania:
 - a) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) **ppkt (i)**, kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 50 % dla działań związanych z połączeniami transgranicznymi na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu, dla działań wspierających systemy aplikacji telematycznych, **dla działań wspierających śródlądowe drogi wodne i interoperacyjność kolei**, dla działań wspierających nowe technologie i innowacje, dla działań wspierających poprawę bezpieczeństwa infrastruktury zgodnie **i dla działań dostosowujących infrastrukturę transportową do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii** zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi. **W przypadku działań zlokalizowanych w regionach najbardziej oddalonych stopy współfinansowania ustala się maksymalnie na 70 %;**
 - aa) **w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 85 %, jeżeli niezbędne zasoby zostaną przeniesione na rzecz programu zgodnie z art. 4 ust. 9;**
 - b) jeśli chodzi o kwoty przeniesione z Funduszu Spójności, maksymalnymi stopami współfinansowania są stopy mające zastosowanie do Funduszu Spójności określone w rozporządzeniu (UE) XXX [CPR]. Przedmiotowe stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 85 % w przypadku działań dotyczących połączeń transgranicznych na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu **oraz w przypadku działań dotyczących brakujących połączeń;**
 - c) jeśli chodzi o działania dotyczące połączeń transgranicznych, podwyższone maksymalne stopy współfinansowania przewidziane w lit. a) i b) mogą być stosowane jedynie w odniesieniu do działań, które wykazują wysoki stopień integracji procesów planowania i wdrażania działania, do celów kryterium wyboru, o którym mowa w art. 13 ust. 1 lit. c), **na przykład** poprzez ustanowienie jednej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania, dwustronnych ram prawnych lub poprzez akt wykonawczy na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. **Ponadto stopa współfinansowania stosowana do projektów realizowanych przez zintegrowane struktury zarządzania zgodnie z art. 11 ust. 2 lit. a) może zostać zwiększona o 5 %.**
3. W przypadku robót w sektorze energii stosuje się następujące maksymalne stopy współfinansowania:
 - a) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. **W przypadku robót w regionach najbardziej oddalonych stopy współfinansowania ustala się maksymalnie na 70 %;**
 - b) stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 75 % dla działań przyczyniających się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które w oparciu o dowody, o których mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 347/2013, zapewniają wysoki poziom regionalnego lub ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw, zwiększają poziom solidarności w Unii lub obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.
4. W przypadku robót w sektorze technologii cyfrowych stosuje się następujące maksymalne stopy współfinansowania: w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. c), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. **W przypadku robót w regionach najbardziej oddalonych stopy współfinansowania ustala się maksymalnie na 70 %.** Stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do 50 % dla działań, które mają wyraźny wymiar transgraniczny, takich jak zapewnienie nieprzerwanego zasięgu systemów 5G wzdłuż głównych szlaków transportowych lub wdrożenie sieci szkieletowych między państwami członkowskimi oraz między Unią a państwami trzecimi, oraz do wysokości 75 % dla działań wdrażających połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy. Działania w zakresie zapewniania lokalnej łączności bezprzewodowej w społecznościach lokalnych, **o ile są realizowane poprzez dotacje o niskiej wartości, mogą być finansowane** poprzez unijną pomoc finansową pokrywającą do 100 % kosztów kwalifikowalnych, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania.
5. Maksymalną stopą współfinansowania mającą zastosowanie do działań, o których mowa w art. 10 **ust. 1**, jest najwyższa dopuszczalna stopa współfinansowania mająca zastosowanie do danych sektorów. **Ponadto stopa współfinansowania stosowana do tych działań może zostać zwiększona o 10 %.**

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 15

Koszty kwalifikowalne

Oprócz kryteriów określonych w art. [186] rozporządzenia finansowego zastosowanie mają następujące kryteria kwalifikowalności kosztów:

- a) kwalifikowalne mogą być jedynie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej dotyczących terytorium jednego lub większej liczby państw trzecich, o których mowa w art. 5 lub art. 11 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, bądź wód międzynarodowych, jeżeli działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.
- b) Koszty urządzeń, wyposażenia i infrastruktury traktowane jako wydatki kapitałowe beneficjenta mogą być kwalifikowalne w całości;
- c) wydatki związane z zakupem gruntu nie są kosztami kwalifikowalnymi, z **wyjątkiem środków przeniesionych z Funduszu Spójności w sektorze transportu zgodnie z art. 58 rozporządzenia (UE) XXX ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Zarządzania Granicami i Wiz;**
- d) koszty kwalifikowalne nie obejmują podatku od wartości dodanej (VAT).

Artykuł 16

Połączenie dotacji z innymi źródłami finansowania

1. Dotacje mogą być wykorzystywane w połączeniu ze środkami finansowymi pochodzącymi z Europejskiego Banku Inwestycyjnego lub krajowych banków prorozwojowych lub innych instytucji finansowania rozwoju i publicznych instytucji finansowych, a także od instytucji finansowych sektora prywatnego i inwestorów z sektora prywatnego, w tym poprzez partnerstwa publiczno-prywatne.
2. Korzystanie z dotacji, o których mowa w ust. 1, będzie realizowane w drodze specjalnych zaproszeń do składania wniosków.

Artykuł 17

Obniżenie lub zakończenie dotacji

1. Oprócz powodów wymienionych w [art. 131 ust. 4] rozporządzenia finansowego kwota dotacji, z **wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków**, może zostać obniżona z następujących powodów:
 - a) działanie nie rozpoczęło się – **w przypadku prac studyjnych** – w terminie jednego roku **bądź** – **w przypadku robót** – **w terminie dwóch lat** od daty początkowej wskazanej w umowie o udzielenie dotacji;
 - b) w następstwie przeglądu postępów w realizacji działania stwierdzono, że realizacja działania jest opóźniona w takim stopniu, że cele działania prawdopodobnie nie zostaną osiągnięte.
2. Umowa o udzielenie dotacji może zostać **zmieniona lub** rozwiązana na podstawie powodów określonych w ust. 1.
3. **Zanim zostanie podjęta jakakolwiek decyzja dotycząca obniżenia lub zakończenia dotacji, sprawa jest analizowana w sposób wszechstronny, a zainteresowanym beneficjentom zapewnia się możliwość przedstawienia uwag w rozsądnym terminie.**
- 3a. **Dostępne środki na zobowiązania wynikające ze stosowania ust. 1 lub 2 zostają rozdzielone na inne programy prac proponowane w ramach odpowiedniej puli środków finansowych zgodnie z art. 4 ust. 2.**

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 18

Finansowanie skumulowane, uzupełniające i łączone

1. Działanie, które otrzymało wkład w ramach programu, może również otrzymać wkład z dowolnego programu unijnego, w tym z funduszy objętych zarządzaniem dzielonym, pod warunkiem że wkład z obu programów nie pokrywa tych samych kosztów. **Jego realizacja odbywa się z poszanowaniem zasad przewidzianych w art. 62 rozporządzenia finansowego.** Finansowanie skumulowane nie może przekraczać łącznych kosztów kwalifikowalnych działania, a wsparcie z różnych programów unijnych można obliczyć proporcjonalnie, zgodnie z dokumentami określającymi warunki wsparcia.

2. Działania spełniające poniższe łączne warunki:

a) zostały ocenione w zaproszeniu do składania wniosków w ramach programu;

b) spełniają minimalne wymogi jakości dotyczące tego zaproszenia do składania wniosków;

c) nie mogą zostać sfinansowane w ramach tego zaproszenia do składania wniosków ze względu na ograniczenia budżetowe;

mogą otrzymać wsparcie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub Funduszu Spójności zgodnie z [art. 67 ust. 5] rozporządzenia (UE) XXX [rozporządzenie w sprawie wspólnych przepisów] **bez żadnej dalszej oceny oraz** pod warunkiem że tego rodzaju działania są zgodne z celami danego programu. Zastosowanie mają zasady funduszu zapewniającego wsparcie.

ROZDZIAŁ IV

PROGRAMOWANIE, MONITOROWANIE, OCENA I KONTROLA

Artykuł 19

Programy prac

1. Program jest realizowany w ramach programów prac, o których mowa w art. 110 rozporządzenia finansowego. ■

1a. W celu zapewnienia przejrzystości i przewidywalności oraz zwiększenia jakości projektów Komisja przyjmuje do dnia 31 grudnia 2020 r. pierwsze wieloletnie programy prac, które będą zawierać harmonogramy zaproszeń do składania wniosków na pierwsze trzy lata programu, ich tematy oraz orientacyjny budżet, a także perspektywiczne ramy obejmujące cały okres programowania.

2. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktu wykonawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 niniejszego rozporządzenia.

3. W sektorze energii szczególnie uwzględniać należy projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania powiązane mające na celu dalszą integrację wewnętrznego rynku energii, zakończenie izolacji energetycznej i wyeliminowanie wąskich gardeł w międzysystemowych połączeniach elektroenergetycznych, a nacisk należy kłaść na projekty, które przyczyniają się do osiągnięcia docelowego poziomu co najmniej 10 % połączeń międzysystemowych do 2020 r. i 15 % do 2030 r., oraz na projekty, które przyczyniają się do synchronizacji systemów elektroenergetycznych z sieciami UE.

3a. Zgodnie z art. 200 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) 2018/1046 właściwy urzędnik zatwierdzający może w stosownych przypadkach zorganizować dwuetapową procedurę wyboru:

a) wnioskodawcy składają uproszczoną dokumentację zawierającą dość zwięzłe informacje w celu umożliwienia wstępnej kwalifikacji projektów na podstawie ograniczonej liczby kryteriów;

b) wnioskodawcy zakwalifikowani w pierwszym etapie składają po jego zakończeniu pełną dokumentację.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 19a**Przyznawanie pomocy finansowej Unii**

1. **Każdorazowo po zaproszeniu do składania wniosków na podstawie programu prac, o którym mowa w art. 19, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 w drodze aktu wykonawczego, podejmuje decyzję w sprawie kwoty pomocy finansowej, która zostanie przyznana wybranym projektom lub ich częściom. Komisja określa warunki i metody ich realizacji.**
2. **W trakcie realizacji umów o udzielenie dotacji Komisja informuje beneficjentów i zainteresowane państwa członkowskie o zmianach w kwotach dotacji i o ostatecznych kwotach, które wypłacono.**
3. **Beneficjenci przedkładają sprawozdania zgodnie z odpowiednimi umowami o udzielenie dotacji bez uprzedniego zatwierdzenia przez państwa członkowskie. Komisja zapewnia państwom członkowskim dostęp do sprawozdań dotyczących działań podejmowanych na ich terytorium.**

Artykuł 20**Monitorowanie i sprawozdawczość**

1. Wskaźniki, które należy przedstawić w sprawozdaniu z postępów w realizacji programu pod kątem osiągnięcia celów ogólnych i szczegółowych określonych w art. 3, określono w części I załącznika.
 2. Aby zapewnić skuteczną ocenę postępów w realizacji programu pod kątem osiągnięcia jego celów, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 24, dotyczących zmiany części I załącznika w celu dokonania przeglądu lub uzupełnienia wskaźników, jeśli uzna to za konieczne, oraz w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przepisami w zakresie ustanowienia ram monitorowania i oceny.
 3. System sprawozdawczości dotyczącej realizacji celów zapewnia, **by** dane na potrzeby monitorowania realizacji programu i jego rezultatów **były przydatne do dogłębnej analizy poczynionych postępów, w tym monitorowania klimatu, oraz by były gromadzone w sposób wydajny, skuteczny i terminowy.** W tym celu na odbiorców środków unijnych oraz, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie nakłada się proporcjonalne wymagania dotyczące sprawozdawczości.
- 3a. Komisja usprawnia specjalną stronę internetową, aby publikować w czasie rzeczywistym mapę realizowanych projektów zawierającą stosowne dane (oceny skutków, wartość, beneficjent, podmiot realizujący, stan aktualny), i co dwa lata przedkłada sprawozdanie z postępów. Sprawozdania te dotyczą wykonania programu zgodnie z celami ogólnymi i sektorowymi, jak określono w art. 3, wraz z wyjaśnieniem, czy poszczególne sektory są należyście uwzględniane, czy łączne zobowiązanie budżetowe odpowiada całkowitej przyznanej kwocie, czy bieżące projekty osiągnęły wystarczający stopień kompletności oraz czy nadal są wykonalne i dogodne w realizacji.**

Artykuł 21**Ocena**

1. Oceny przeprowadza się w terminie pozwalającym na uwzględnienie ich wyników w procesie decyzyjnym.
2. Ocena śródkresowa programu przeprowadzana jest z chwilą, gdy dostępne są wystarczające informacje na temat realizacji programu, jednak nie później niż w ciągu czterech lat od rozpoczęcia realizacji programu.
3. Po zakończeniu realizacji programu, lecz nie później niż cztery lata po upływie okresu określonego w art. 1, Komisja przeprowadza ocenę końcową programu.
4. Komisja przekazuje wnioski z tych ocen, opatrzone własnymi komentarzami, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 22

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet Koordynujący instrumentu „Łącząc Europę”, **który może się zbierać w różnych składach w zależności od zagadnienia**. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 23

Akty delegowane

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:
 - a) **ustanowienia ram monitorowania i oceny w oparciu o wskaźniki określone w części I załącznika;**
 - uzupełnienia** części IV załącznika dotyczącej identyfikacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej; **ustanowienia i aktualizowania wykazu zakwalifikowanych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.**
2. **Z zastrzeżeniem art. 172 ust. 2 TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:**
 - a) **zmiany części III załącznika dotyczącej definicji transportowych korytarzy sieci bazowej oraz wstępnie zidentyfikowanych odcinków sieci kompleksowej;**
 - b) **zmiany części V załącznika dotyczącej identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej.**

Artykuł 24

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 23, powierza się Komisji do dnia 31 grudnia 2028 r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 23, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 23 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Artykuł 25

Informacja, komunikacja i promocja

1. Odbiorcy finansowania unijnego uznają pochodzenie i zapewniają eksponowanie finansowania unijnego (w szczególności podczas promowania działań i ich rezultatów) poprzez dostarczanie spójnych, skutecznych i proporcjonalnych informacji skierowanych do różnych grup odbiorców, w tym do mediów i opinii publicznej.
2. Komisja prowadzi działania informacyjne i komunikacyjne związane z programem, jego działaniami i rezultatami. Zasoby finansowe przydzielone na program przyczyniają się również do komunikacji instytucjonalnej w zakresie priorytetów politycznych Unii, o ile są one związane z celami, o których mowa w art. 3.

2a. Zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi i krajowymi zapewnia się przejrzystość i konsultacje społeczne.

Artykuł 26

Ochrona interesu finansowego Unii

W przypadku gdy państwo trzecie uczestniczy w programie w drodze decyzji na podstawie umowy międzynarodowej lub na mocy jakiegokolwiek innego instrumentu prawnego, dane państwo trzecie przyznaje konieczne prawa i dostęp, jakie są niezbędne właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu, Europejskiemu Urzędowi ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) i Europejskiemu Trybunałowi Obrachunkowemu do pełnego wykonywania ich odpowiednich kompetencji. W przypadku OLAF takie prawa obejmują prawa do prowadzenia dochodzeń, w tym kontroli na miejscu i inspekcji, przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 dotyczącym dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF).

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 27

Uchylenie i przepisy przejściowe

1. Rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 tracą moc.
2. Nie naruszając postanowień ust. 1, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontynuację lub modyfikację danych działań, aż do ich zamknięcia, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1316/2013, które nadal stosuje się do danych działań aż do ich zamknięcia.

Komisja dokonuje przeglądu skuteczności rozporządzenia (UE) nr 347/2013 i spójności określonej w nim polityki oraz przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ocenę zawierającą wynik tego przeglądu do dnia 31 grudnia 2020 r. W ocenie tej Komisja uwzględnia między innymi unijne cele w zakresie energii i klimatu na 2030 r., długoterminowe zobowiązanie UE w zakresie dekarbonizacji oraz zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim”. W razie potrzeby ocenie może towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący przeglądu niniejszego rozporządzenia.

3. Pula środków finansowych przeznaczonych na program może również obejmować wydatki na wsparcie techniczne i administracyjne na potrzeby przejścia między programem a środkami przyjętymi w ramach poprzedniego programu, instrumentu „Łącząc Europę”, na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.
4. W razie potrzeby w budżecie obejmującym okres po 2027 r. mogą zostać zapisane środki na pokrycie wydatków przewidzianych w art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2027 r.

Artykuł 28

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2021 r.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

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

Sporządzono w ... dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ I – WSKAŹNIKI

Program będzie ściśle monitorowany w oparciu o zestaw wskaźników mających na celu pomiar zakresu, w jakim osiągnięto cele ogólne i szczegółowe programu, oraz minimalizację obciążeń i kosztów administracyjnych. W tym celu gromadzone będą dane dotyczące następującego zestawu wskaźników:

| Sektory | Cele szczegółowe | Wskaźniki |
|---|--|---|
| Transport | Wydajne, wzajemnie połączone i multimodalne sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, interoperacyjnej , zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, dostępnej , bezpiecznej i chronionej mobilności | Liczba brakujących połączeń transgranicznych objętych działaniem przy wsparciu z CEF (w tym działania związane z węzłami miejskimi, regionalnymi transgranicznymi połączeniami kolejowymi, platformami multimodalnymi , portami morskimi, portami śródlądowymi, połączeniami z portami lotniczymi oraz terminalami kolejowo-drogowymi sieci bazowej i kompleksowej TEN-T) |
| | | Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do cyfryzacji transportu, w szczególności poprzez wdrażanie ERTMS, RIS, ITS, VTMS / usług e-Maritime oraz SESAR |
| | | Liczba punktów zaopatrzenia w paliwa alternatywne wybudowanych lub zmodernizowanych przy wsparciu z CEF |
| | | Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do bezpieczeństwa transportu |
| | | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do dostępności transportu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się |
| | | Liczba działań wspieranych w ramach CEF przyczyniających się do ograniczenia hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy |
| | Dostosowanie do wymogów infrastruktury transportowej podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania | Liczba elementów infrastruktury transportowej dostosowanych w celu spełnienia wymogów podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania |
| Energia | Przyczynianie się do zapewnienia wzajemnych połączeń i integracji rynków | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do realizacji projektów łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wewnętrzne ograniczenia |
| | Bezpieczeństwo dostaw energii | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do realizacji projektów zapewniających odporność sieci gazowej |
| | | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do zwiększenia inteligencji i cyfryzacji sieci oraz zwiększenia zdolności magazynowania |
| | Zrównoważony rozwój dzięki umożliwieniu dekarbonizacji | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do realizacji projektów umożliwiających zwiększenie wykorzystania energii odnawialnej w systemach energetycznych |
| Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do współpracy transgranicznej w dziedzinie odnawialnych źródeł energii | | |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| Sektory | Cele szczegółowe | Wskaźniki |
|---------------------|--|---|
| Technologie cyfrowe | Przyczynianie się do rozwoju infrastruktury łączności cyfrowej w Unii Europejskiej | Nowe połączenia z sieciami o bardzo dużej przepustowości dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy i bardzo wysokiej jakości połączenia dla społeczności lokalnych |
| | | Liczba działań w ramach CEF umożliwiających łączność 5G wzdłuż szlaków transportowych |
| | | Liczba działań w ramach CEF umożliwiających nowe połączenia z sieciami o bardzo dużej przepustowości |
| | | Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do cyfryzacji sektorów energii i transportu |

CZĘŚĆ II – ORIENTACYJNE WARTOŚCI PROCENTOWE DOTYCZĄCE SEKTORA TRANSPORTU

Zasoby budżetowe, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i) ■, zostają rozdzielone w następujący sposób:

60 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. a): „działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych i **multimodalnych** sieci”;

40 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. b): „działania związane z inteligentną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, bezpieczną i chronioną mobilnością”.

Zasoby budżetowe, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), zostają rozdzielone w następujący sposób:

85 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. a): „działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych i **multimodalnych** sieci”;

15 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. b): „działania związane z inteligentną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, bezpieczną i chronioną mobilnością”.

Jeśli chodzi o działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. a), 85 % zasobów budżetowych należy przeznaczyć na działania w ■ sieci bazowej, a 15 % na działania w sieci kompleksowej.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

CZĘŚĆ III: TRANSPORTOWE KORYTARZE SIECI BAZOWEJ ORAZ **TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA SIECI KOMPLEKSOWEJ**1. Korytarze sieci bazowej oraz **orientacyjny wykaz wstępnie zidentyfikowanych połączeń transgranicznych i brakujących połączeń**

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”

| | | |
|----------------------------------|--|------------------|
| Przebieg | Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – (rzeka) Douro Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre – Rouen – Paris Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse /Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Shannon Foynes/Dublin/Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon | |
| Połączenia transgraniczne | Evora – Merida | kolejowy |
| | Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux | |
| | Aveiro – Salamanca | |
| | (rzeka) Douro (Via Navegável do Douro) | śródlądowy wodny |
| Brakujące połączenia | Linie interoperacyjne z liniami o szerokości toru niezgodnej z UIC na Półwyspie Iberyjskim | kolejowy |

Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”

| | | |
|----------|--|--|
| Przebieg | Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice/ Kraków Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Bielsko-Biała – Żylica – Bratysława – Wiedeń Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste | |
|----------|--|--|

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| | | |
|----------------------------------|--|----------|
| Połączenia transgraniczne | Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divaca – Ljubljana | kolejowy |
| | Katowice – Žilina Brno – Wien | drogowy |
| Brakujące połączenia | Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunel bazowy Semmering Graz – Klagenfurt: linia kolejowa i tunel Koralm Koper – Divača | kolejowy |

Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”

| | | |
|----------------------------------|--|----------|
| Przebieg | Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse /Marseille – Genova/Lyon – La Spezia /Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/ Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – granica UA | |
| Połączenia transgraniczne | Barcelona – Perpignan | kolejowy |
| | Lyon – Torino: tunel bazowy i trasy dojazdowe | |
| | Nice – Ventimiglia | |
| | Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana | |
| | Ljubljana – Zagreb | |
| | Zagreb – Budapest | |
| | Budapest – Miskolc – granica UA | |
| | Lendava – Letenye | drogowy |
| Vásárosnamény – granica UA | | |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| | | |
|----------------------|---|------------------|
| Brakujące połączenia | <i>Almería – Murcia</i> | kolejowy |
| | Linie interoperacyjne z liniami o szerokości toru niezgodnej z UIC na Półwyspie Iberyjskim | |
| | Perpignan – Montpellier | |
| | Koper – Divača | |
| | Rijeka – Zagreb | |
| | Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste | śródlądowy wodny |

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”

| | | |
|----------------------------------|---|---------------------------|
| Przebieg | Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa granica BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław granica UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover/ Osnabrück – Köln – Antwerpen | |
| Połączenia transgraniczne | Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltica, nowa w pełni interoperacyjna linia o szerokości toru UIC | kolejowy |
| | Świnoujście/Szczecin – Berlin | kolejowy/śródlądowy wodny |
| | Korytarz Via Baltica EE-LV-LT-PL | drogowy |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| | | |
|----------------------|--|------------------|
| Brakujące połączenia | Kaunas – Vilnius: <i>część nowej w pełni interoperacyjnej linii Rail Baltica o szerokości toru UIC</i> | kolejowy |
| | Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, w tym połączenia z planowanym centralnym węzłem transportowym | |
| | Kanał Kiloński | śródlądowy wodny |
| | Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; kanały zachodnich Niemiec | |
| | Ren, Waal | |
| | Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal | |

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”

| | | |
|----------------------------------|---|------------------|
| Przebieg | <p>granica UK – Dublin – Shannon Foynes/Cork <i>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam</i></p> <p>■ ■</p> <p>granica UK – Lille – Brussel/Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerp – Brussel/Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre</p> | |
| Połączenia transgraniczne | Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg | kolejowy |
| | Terneuzen – Gent | śródlądowy wodny |
| | sieć Sekwana – Skalda i powiązane dorzecza Sekwany, Skaldy i Mozy | |
| | korytarz Ren–Skalda | |
| Brakujące połączenia | Kanał Alberta i Kanał Bochoholt-Herentals | śródlądowy wodny |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”

| | | |
|---------------------------|---|------------------|
| Przebieg | <p>Hamburg – Berlin</p> <p>Rostock – Berlin – Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden</p> <p>Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín</p> <p>Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sofia – granica RS / granica Macedonii Północnej</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas / granicaTR</p> <p>█ granica TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>granica Macedonii Północnej – Thessaloniki</p> <p>Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka</p> <p>Athina – Patras/Igoumenitsa</p> | |
| Połączenia transgraniczne | <p>Dresden – Praha/Kolín</p> <p>Wien/Bratislava – Budapest</p> <p>Békéscsaba – Arad – Timișoara</p> <p>Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki</p> <p>Sofia – granica RS / granica Macedonii Północnej</p> <p>granica TR – Alexandroupoli</p> <p>granica Macedonii Północnej – Thessaloniki</p> | kolejowy |
| | <p>Ioannina – Kakavia (granica AL)</p> <p>Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana</p> <p>Sofia – granica RS</p> | drogowy |
| | Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice | śródlądowy wodny |
| █ | █ | |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”

| | | |
|---------------------------|---|------------------|
| Przebieg | Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge | |
| Połączenia transgraniczne | Zevenaar – Emmerich – Oberhausen | kolejowy |
| | Karlsruhe – Basel | |
| | Milano/Novara – granica CH | |
| | Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam | śródlądowy wodny |
| Brakujące połączenia | Genova – Tortona/Novi Ligure | kolejowy |
| | Zeebrugge – Gent | |

Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”

| | | |
|----------|---|--|
| Przebieg | Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – granica UA Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita /Braşov/Craiova – Bucureşti – Giurgiu /Constanta – Sulina | |
|----------|---|--|

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| | | |
|---|---|----------|
| Połączenia transgraniczne | München – Praha | kolejowy |
| | Nürnberg – Plzeň | |
| | München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg | |
| | Strasbourg – Kehl Appenweier | |
| | Hranice – Žilina | |
| | Košice – granica UA | |
| | Wien – Bratislava/Budapest | |
| | Bratislava – Budapest | |
| | Békéscsaba – Arad – Timișoara – granica RS | |
| | București – Giurgiu – Rousse | |
| Dunaj (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) oraz powiązane dorzecza Wagu , Sawy i Cisy | śródlądowy wodny | |
| Zlín – Žilina | drogowy | |
| | Timișoara – granica RS | drogowy |
| Brakujące połączenia | Stuttgart – Ulm | kolejowy |
| | Salzburg – Linz | |
| | █ Craiova – București | |
| | Arad – Sighișoara – Brasov – Predeal | |

Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”

| | |
|----------|---|
| Przebieg | <p>granica RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro (Hallsberg)/Linköping – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro (Hallsberg)</p> <p>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München</p> <p>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze</p> <p>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</p> |
|----------|---|

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| | | |
|----------------------------------|--|------------------|
| Połączenia transgraniczne | granica RU – Helsinki | kolejowy |
| | København – Hamburg: trasy dojazdowe do stałego połączenia pod cieśniną Bełt Fehmarn | |
| | München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunel bazowy Brenner i trasy dojazdowe | |
| | Göteborg – Oslo | |
| | København – Hamburg: stałe połączenie pod cieśniną Bełt Fehmarn | drogowy/kolejowy |

2. Orientacyjny wykaz wstępnie zidentyfikowanych transgranicznych połączeń sieci kompleksowej

Transgraniczne odcinki sieci kompleksowej, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) niniejszego rozporządzenia, obejmują w szczególności następujące odcinki:

| | |
|---|-----------------|
| Dublin/Letterkenny – granica UK | drogowy |
| Pau – Huesca | kolejowy |
| Lyon – granica CH | kolejowy |
| Athus – Mont-Saint-Martin | kolejowy |
| Breda – Venlo – Viersen – Duisburg | kolejowy |
| Antwerpen – Duisburg | kolejowy |
| Mons – Valenciennes | kolejowy |
| Gent – Terneuzen | kolejowy |
| Heerlen – Aachen | kolejowy |
| Groningen – Bremen | kolejowy |
| Stuttgart – granica CH | kolejowy |
| Gallarate/Sesto Calende – granica CH | kolejowy |
| Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław | kolejowy |
| Praha – Linz | kolejowy |
| Villach – Ljubljana | kolejowy |
| Pivka – Rijeka | kolejowy |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| | |
|--|----------------|
| Plzeň – České Budějovice – Wien | kolejowy |
| Wien – Győr | kolejowy |
| Graz – Celldömölk – Győr | kolejowy |
| Neumarkt-Kallham – Mühldorf | kolejowy |
| Korytarz Bursztynowy PL–SK–HU | kolejowy |
| Korytarz Via Carpatia, granica BY/UA–PL–SK–HU–RO | drogowy |
| Focșani – granica MD | drogowy |
| Budapest – Osijek – Svilaj (granica BiH) | drogowy |
| Faro – Huelva | kolejowy |
| Porto – Vigo | kolejowy |
| Giurgiu – Varna | kolejowy |
| Svilengrad – Pithio | kolejowy |

3. Elementy sieci kompleksowej zlokalizowane w państwach członkowskich, które nie mają granicy lądowej z innym państwem członkowskim

CZĘŚĆ IV – IDENTYFIKACJA PROJEKTÓW TRANSGRANICZNYCH W DZIEDZINIE ENERGII ODNAWIALNEJ

1. Cel projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej służą propagowaniu współpracy transgranicznej między państwami członkowskimi w zakresie planowania, rozwoju i racjonalnego pod względem kosztów wykorzystania odnawialnych źródeł energii, **a także ułatwiają ich integrację dzięki instalacjom magazynowania energii i przyczyniają się do realizacji długoterminowych celów Unii dotyczących dekarbonizacji.**

2. Kryteria ogólne

Aby dany projekt mógł zostać zakwalifikowany jako projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej, musi spełniać wszystkie następujące kryteria ogólne:

- jest objęty umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem pomiędzy **co najmniej dwoma** państwami członkowskimi lub między **co najmniej jednym państwem członkowskim a państwem trzecim lub** państwami trzecimi, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- zapewnia oszczędności kosztów w zakresie wprowadzania odnawialnych źródeł energii lub korzyści w zakresie integracji systemów, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji w porównaniu z podobnym projektem **lub projektem w dziedzinie energii odnawialnej** realizowanym samodzielnie przez jedno z uczestniczących państw członkowskich.
- potencjalne łączne korzyści wynikające ze współpracy przeważają nad jego kosztami, w tym w dłuższej perspektywie, zgodnie z szacunkami dokonanymi na podstawie analizy kosztów i korzyści, o której mowa w pkt 3, oraz przy zastosowaniu metody, o której mowa w art. [7].

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

3. Analiza kosztów i korzyści

- a) koszty wytwarzania energii elektrycznej;
- b) koszty integracji systemów;
- c) koszty wsparcia;
- d) emisje gazów cieplarnianych;
- e) bezpieczeństwo dostaw;
- f) zanieczyszczenie powietrza i inne zanieczyszczenia lokalne, **w tym wpływ na miejscową przyrodę i środowisko**;
- g) innowacje.

4. Procedura

- 1) Promotorzy, w tym państwa członkowskie, projektów potencjalnie kwalifikowalnych jako projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej w ramach umowy o współpracy lub innego rodzaju uzgodnienia między **co najmniej dwoma** państwami członkowskimi lub między **co najmniej jednym państwem członkowskim a państwem trzecim lub** państwami trzecimi, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001, przedkładają Komisji wniosek o zakwalifikowanie projektu w celu uzyskania statusu projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej. Wniosek musi zawierać istotne informacje, które umożliwią Komisji ocenę danego projektu pod kątem kryteriów określonych w pkt 2 i 3, zgodnie z metodami, o których mowa w art. 7.

Komisja zapewnia, aby promotorzy mieli możliwość ubiegania się o status projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej co najmniej raz w roku.

- 2) **Komisja powołuje grupę ds. projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, w skład której wchodzi po jednym przedstawicielu z każdego państwa członkowskiego i jeden przedstawiciel Komisji, oraz przewodniczy tej grupie. Grupa przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.**
- 3) **Co najmniej raz w roku Komisja organizuje proces wyboru projektów transgranicznych i po dokonaniu oceny przekazuje grupie, o której mowa w ust. 3, wykaz kwalifikujących się projektów w dziedzinie energii odnawialnej, które spełniają kryteria określone w art. 7 i ust. 5.**
- 4) **Grupa, o której mowa w ust. 3, otrzymuje stosowne informacje, poza szczególnie chronionymi informacjami handlowymi, na temat kwalifikujących się projektów wymienionych w wykazie przedłożonym przez Komisję w odniesieniu do następujących kryteriów:**
 - potwierdzenie spełnienia kryteriów kwalifikowalności i wyboru odnośnie do wszystkich projektów;
 - informacje na temat mechanizmu współpracy, którego dotyczy dany projekt, oraz informacje na temat zakresu, w jakim projekt uzyskał poparcie jednego lub kilku państw członkowskich;
 - opis celu projektu, w tym informacje o szacowanej mocy (w kW), oraz, w miarę dostępności, produkcji energii odnawialnej (w kWh na rok), jak również o całkowitym koszcie projektu i odnośnych kosztach kwalifikowalnych w euro;
 - informacje o oczekiwanej wartości dodanej na szczeblu UE zgodnie z ust. 2 lit. b) niniejszego załącznika, o oczekiwanych kosztach i korzyściach oraz o oczekiwanej wartości dodanej na szczeblu UE zgodnie z ust. 2 lit. c) niniejszego załącznika.
- 5) **Grupa może zapraszać na swoje posiedzenia, w stosownych przypadkach, promotorów kwalifikujących się projektów, państwa trzecie uczestniczące w kwalifikujących się projektach i wszelkie inne zainteresowane strony.**

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- 6) *Na podstawie wyników oceny grupa uzgadnia wstępny wykaz projektów, które mają stać się projektami transgranicznymi w dziedzinie energii odnawialnej, który to wykaz ma zostać przyjęty zgodnie z ust. 8.*
- 7) *Na podstawie wstępnego wykazu, o którym mowa w ust. 7, i z uwzględnieniem ust. 10 Komisja przyjmuje w drodze aktu delegowanego ostateczny wykaz wybranych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej i publikuje go na swojej stronie internetowej. Wykaz jest weryfikowany zależnie od potrzeby co najmniej co dwa lata.*
- 8) *Grupa monitoruje realizację projektów znajdujących się w ostatecznym wykazie i przedstawia zalecenia dotyczące sposobów przezwyciężenia ewentualnych opóźnień w ich realizacji. W tym celu promotorzy wybranych projektów dostarczają informacji na temat realizacji swoich projektów.*
- 9) Przy wyborze projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej Komisja dąży do **zapewnienia** przy identyfikacji **takich** projektów **odpowiedniej równowagi geograficznej**. Do celów identyfikacji projektów można wykorzystywać grupy regionalne.
- (10) Jeżeli ocena danego projektu była oparta na nieprawidłowych informacjach, które stanowiły czynnik decydujący w ocenie, lub jeżeli projekt nie jest zgodny z prawem unijnym, wówczas projekt nie zostaje zakwalifikowany jako projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej lub jego status zostaje cofnięty.

I

CZĘŚĆ V – PROJEKTY BĘDĄCE PRZEDMIOTEM WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA W DZIEDZINIE INFRASTRUKTURY ŁĄCZNOŚCI CYFROWEJ

1. Połączenia gigabitowe, **w tym 5G i inne nowoczesne rozwiązania**, dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy

Działaniom nadaje się priorytet z uwzględnieniem funkcji podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy, znaczenia usług cyfrowych i aplikacji cyfrowych możliwych dzięki zapewnieniu łączności bazowej oraz potencjalnych korzyści społeczno-gospodarczych dla obywateli, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych, **w tym objęcia zasięgiem dodatkowego obszaru, m.in. gospodarstw domowych**. Dostępne środki budżetowe przydziela się w sposób zapewniający równowagę geograficzną między państwami członkowskimi.

Pierwszeństwo przyznaje się działaniom przyczyniającym się do zapewnienia połączeń gigabitowych, **w tym 5G i innych nowoczesnych rozwiązań, dla:**

- szpitali i ośrodków medycznych, zgodnie z wysiłkami na rzecz cyfryzacji systemu opieki zdrowotnej w celu zwiększenia dobrostanu obywateli UE oraz zmiany sposobu świadczenia pacjentom usług zdrowotnych i opiekuńczych ⁽¹⁾;
- **ośrodków edukacyjnych i badawczych**, w kontekście wysiłków na rzecz **ułatwienia wykorzystywania m.in. obliczeń wielkiej skali, aplikacji w chmurze i dużych zbiorów danych**, zniwelowania przepaści cyfrowej i wprowadzenia innowacji w systemach kształcenia, poprawy wyników nauczania, zrównania szans i poprawy efektywności ⁽²⁾;
- **niezakłóconej bezprzewodowej łączności szerokopasmowej 5G na wszystkich obszarach miejskich do 2025 r.**

2. Łączność bezprzewodowa w społecznościach lokalnych

Aby kwalifikować się do otrzymania pomocy finansowej, działania mające na celu zapewnienie lokalnej łączności bezprzewodowej, świadczonej bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, w ośrodkach lokalnego życia publicznego, w tym w dostępnych publicznie przestrzeniach zewnętrznych, które odgrywają istotną rolę w życiu publicznym społeczności lokalnych, muszą spełniać następujące warunki:

(1) Zob. również **komunikat Komisji w sprawie umożliwienia transformacji cyfrowej opieki zdrowotnej i społecznej na jednolitym rynku cyfrowym; wzmocnienia pozycji obywateli i budowania zdrowszego społeczeństwa (COM(2018)0233)**.

(2) Zob. również **komunikat Komisji w sprawie Planu działania w dziedzinie edukacji cyfrowej (COM(2018)0022)**.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

- są wdrażane przez organ sektora publicznego, o którym mowa w akapicie poniżej, posiadający zdolność do planowania i nadzorowania instalacji, a także zapewnienia finansowania przez co najmniej trzy lata kosztów operacyjnych wewnętrznych i zewnętrznych lokalnych punktów dostępu bezprzewodowego w przestrzeni publicznej;
- wykorzystują sieci cyfrowe o bardzo dużej przepustowości, umożliwiające użytkownikom korzystanie z internetu bardzo wysokiej jakości, który:
- jest świadczony bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, jest łatwo dostępny, zabezpieczony i wykorzystuje najnowsze i najlepsze dostępne urządzenia, zdolne do zapewnienia użytkownikom łączności o dużej prędkości; oraz
- wspiera **powszechny i niedyskryminacyjny** dostęp do innowacyjnych usług cyfrowych;
- wykorzystują wspólną identyfikację wizualną, którą dostarczy Komisja, oraz są połączone z powiązаныmi **wielojęzycznymi** narzędziami internetowymi;
- **w celu osiągnięcia synergii, zwiększenia przepustowości i poprawy doświadczeń użytkowników działania te ułatwiają wdrożenie punktów dostępu bezprzewodowego 5G o bliskim zasięgu, określonych w dyrektywie (UE) 2018/1972;**
- podlegają obowiązkowi zamawiania niezbędnych urządzeń lub powiązanych usług instalacyjnych zgodnie z obowiązującym prawem, w celu zapewnienia, by projekty nie zakłócały nadmiernie konkurencji.

Pomoc finansową udostępnia się organom sektora publicznego w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2102⁽¹⁾ zobowiązującym się do zapewnienia, zgodnie z przepisami prawa krajowego, lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, przez stworzenie lokalnych punktów dostępu bezprzewodowego.

Finansowane działania nie mogą powielać istniejących bezpłatnych, prywatnych lub publicznych ofert o podobnych cechach, w tym jakości, w tej samej przestrzeni publicznej.

Dostępne środki budżetowe przydziela się w sposób zapewniający równowagę geograficzną między państwami członkowskimi.

W stosownych przypadkach zapewnione zostaną koordynacja i spójność z działaniami CEF wspierającymi dostęp podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy do sieci o bardzo dużej przepustowości, zdolnych do zapewnienia połączeń gigabitowych, **w tym 5G i innych nowoczesnych rozwiązań.**

3. Orientacyjny wykaz korytarzy 5G i **transgranicznych połączeń szkieletowych** kwalifikujących się do otrzymania finansowania

Zgodnie z celami społeczeństwa gigabitowego, określonymi przez Komisję, aby zapewnić nieprzerwany zasięg systemów 5G na głównych lądowych szlakach transportowych do 2025 r.⁽²⁾, działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. c) obejmują, w pierwszej kolejności, działania na odcinkach transgranicznych na potrzeby eksperymentalnego wprowadzenia CAM⁽³⁾ oraz, w drugiej kolejności, działania na dłuższych odcinkach mające na celu wdrożenie CAM wzdłuż korytarzy, jak wskazano w tabeli poniżej (wykaz orientacyjny). Korytarze TEN-T są wykorzystywane w tym celu jako podstawa, ale wdrożenie systemów 5G nie jest koniecznie ograniczone do tych korytarzy⁽⁴⁾.

Ponadto działania wspierające tworzenie sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących podmorskie kable między państwami członkowskimi, między Unią a państwami trzecimi bądź łączące wyspy europejskie, zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. d), są również wspierane w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury oraz zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2102 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie dostępności stron internetowych i mobilnych aplikacji organów sektora publicznego (Dz.U. L 327 z 2.12.2016, s. 1).

⁽²⁾ Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego: w kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego (COM(2016)0587).

⁽³⁾ Oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność (ang. Connected and Automated Mobility, CAM).

⁽⁴⁾ Odcinki oznaczone kursywą znajdują się poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, ale są objęte korytarzami 5G.

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”

| | |
|---|---|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | Porto – Vigo |
| | Merida – Evora |
| | Paryż – Amsterdam – Frankfurt |
| | Aveiro – Salamanca |
| | San Sebastian – Biarritz |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Metz – Paryż – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lizbona |
| | Bilbao – Madryt – Lizbona |
| | Madryt – Merida – Sevilla – Tarifa |
| Uruchomienie sieci szkieletowych, w tym również z wykorzystaniem kabli podmorskich | Azory/Madera – Lizbona |

Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”

| | |
|--|--|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Gdańsk – Warszawa – Brno – Wiedeń – Graz – Lublana – Koper/Triest |

Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”

| | |
|---|---|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Budapeszt – Zagrzeb – Lublana – Rijeka – Split – Dubrownik |
| | Lublana – Zagrzeb – Slavonski Brod – Bajakovo (granica z Serbią) |
| | Slavonski Brod – Đakovo – Osijek |
| | Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Walencja – Malaga – Tarifa z przedłużeniem do Narbonne – Tuluza |
| Uruchomienie sieci szkieletowych, w tym również z wykorzystaniem kabli podmorskich | Podmorskie sieci kablowe Lizbona – Marsylia – Mediolan |

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM

Warszawa – Kowno – Wilno**Kowno – Kłajpeda**

Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę

Tallinn – **Ryga** – Kowno – **granica LT/PL – Warszawa****granica BY/LT – Wilno – Kowno – Kłajpeda****Via Carpathia:****Kłajpeda – Kowno – Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Koszyce**

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM

Metz – Merzig – Luksemburg

Rotterdam – Antwerpia – Eindhoven

Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę

Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris

Bruksela – Metz – Bazylea

Miluza – Lyon – Marsylia

Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM

Sofia – Saloniki – Belgrad

Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę

Berlin – Praga – Brno – Bratysława – Timisoara – Sofia – granica TR

Bratysława – **Koszyce**

Sofia – Saloniki – Ateny

Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM

Bolonia – Innsbruck – Monachium (korytarz Brenner)

Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę

Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (M)

Bazylea – Mediolan – Genua

Środa, 17 kwietnia 2019 r.

| Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj” | |
|--|--|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Frankfurt (M) – Passau – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt – Osijek – Vukovar – Bukareszt – Constanta |
| | Bukareszt – Iasi |
| | Karlsruhe – Monachium – Salzburg – Wels |
| | Frankfurt (M) – Strasburg |
| Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne” | |
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | Oulu – Tromsø Oslo – Sztokholm – Helsinki |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Turku – Helsinki – granica rosyjska |
| | Oslo – Malmö – Kopenhaga – Hamburg – Würzburg – Norymberga – Monachium – Rosenheim – Werona – Bolonia – Neapol – Katania – Palermo |
| | Sztokholm – Malmö |
| | Neapol – Bari – Taranto |
| | Aarhus – Esbjerg – Padborg |