

Środa, 12 grudnia 2018 r.

P8\_TA(2018)0517

## Ustanowienie instrumentu „Łącząc Europę” \*\*\*I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 12 grudnia 2018 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))<sup>(1)</sup>

(zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

[Poprawka 1, chyba że wskazano inaczej]

(2020/C 388/42)

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO (\*)

do wniosku Komisji

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE (UE) .../... PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylającego 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<sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

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 i górskich**, w sektorze transportu, **w sektorze cyfrowym** i w sektorze energii. Połączenia te powinny pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, **w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się**, oraz towarów, kapitału i usług. Sieci transeuropejskie powinny ułatwiać połączenia transgraniczne, sprzyjać większej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz przyczynić się do podniesienia konkurencyjności i do zapewnienia bardziej zrównoważonego charakteru społecznej gospodarki rynkowej oraz do przeciwdziałania zmianie klimatu.

(<sup>1</sup>) Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A8-0409/2018).

(\*) Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol ■ sygnalizuje skreślenia.

(<sup>1</sup>) Dz.U. C z, s. ...

(<sup>2</sup>) Dz.U. C z, s. ...

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (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 efektów synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych, co zwiększy skuteczność działań unijnych i pozwoli na optymalizację kosztów ich realizacji.
- (2a) **Program powinien wspierać dostępność terytorialną i jakość sieci połączeń we wszystkich regionach Unii, w tym w regionach oddalonych, najbardziej oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i górskich oraz transgranicznych, a także na obszarach wyludnionych i słabo zaludnionych.**
- (3) **Program powinien przyczyniać się również do realizacji działań UE łagodzących zmianę 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, zapewniając dostęp do istotnych dokumentów, zwłaszcza w przypadku projektów mających wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. Procedura oceny projektów powinna uwzględniać kryteria społeczne i kryteria w zakresie spójności, a zwłaszcza aprobatę lokalnych społeczności.** [Popr. 82]
- (4) Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, zgodnie z zobowiązaniami UE na rzecz realizacji porozumienia paryskiego, oraz dając wyraz zaangażowaniu na rzecz 17 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<sup>(1)</sup>. Oczekuje się, że 60 % całkowitej puli środków finansowych programu zostanie przeznaczone na działania objęte programem przyczyniające się do realizacji celów klimatycznych, m.in. na podstawie ■ wskaźników z Rio. ■ Wydatki dotyczące infrastruktury kolejowej i **infrastruktury dróg wodnych, infrastruktury do ładowania, alternatywnych i zrównoważonych paliw dla wszystkich rodzajów transportu, efektywności energetycznej, czystego transportu miejskiego, przesyłu energii, magazynowania energii elektrycznej, inteligentnych sieci, transportu CO<sub>2</sub>, energii odnawialnej, ■ infrastruktury ■ śródlądowych dróg wodnych i transportu multimodalnego oraz infrastruktury gazowej powinny być zgodne z celami w dziedzinie klimatu.** 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. **Zgodnie z celami i zobowiązaniami Unii dotyczącymi ograniczenia wpływu zmian klimatu program sprzyja przechodzeniu na bardziej zrównoważone środki transportu, takie jak kolej, czysty transport miejski, transport morski i żegluga śródlądowa.**
- (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 uchylenia 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 **programy prac mogłyby wyraźnie** odnosić się do konkretnych obszarów interwencji, na przykład w odniesieniu do mobilności opartej na sieci i zautomatyzowanej oraz **zrównoważonych** paliw alternatywnych, **w tym również w odniesieniu do odpowiedniej infrastruktury dla wszystkich środków transportu lub wspólnej infrastruktury transgranicznej, a także powinny zakładać zwiększoną elastyczność w celu łączenia wsparcia finansowego w tych sektorach. Umożliwienie komunikacji cyfrowej mogłoby stanowić integralną część projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie energii i transportu.** Program powinien umożliwiać, w ramach każdego sektora, uznawanie za kwalifikowalne niektórych **synergicznych** 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 wyższego współfinansowania.**

(1) COM(2018)0321, s. 13.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (7) Wytyczne dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (zwane dalej „wytycznymi TEN-T”), przedstawione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013<sup>(1)</sup>, określają infrastrukturę TEN-T, ustalają wymogi, jakie ma ona spełniać, oraz ustanawiają środki ich realizacji. Wytyczne te przewidują w szczególności zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r. poprzez stworzenie nowej infrastruktury oraz istotną modernizację i odtworzenie istniejącej infrastruktury.
- (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 uzupełnianiu się wszystkich rodzajów transportu w celu zapewnienia wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych sieci.**
- (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 **wzłów 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 niektórych przypadkach projekty realizowane na terytorium jednego państwa członkowskiego mają istotne skutki transgraniczne i tworzą wartość, która wykracza poza granice państwowe, gdyż poprawiają transgraniczne połączenia na wybrzeżu lub połączenia z szerzej rozumianą gospodarką w głębi lądu poza granicami państw. Projekty wykazujące taki wpływ należy zatem uznać za projekty transgraniczne.**
- (8b) **W celu uwzględnienia wyjątkowych okoliczności związanych z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej konieczne jest zapewnienie łączności Irlandii z Europą kontynentalną poprzez zmianę trasy i układu korytarzy TEN-T z myślą o uwzględnieniu w nich morskich połączeń między portami irlandzkimi a kontynentalnymi w sieci bazowej i sieci kompleksowej.**
- (9) Aby odzwierciedlić rosnące przepływy transportowe i rozwój sieci, należy dostosować korytarze sieci bazowej, ich wstępnie zidentyfikowane odcinki i **ich przepustowość**. W celu zachowania spójności i skuteczności rozwoju i koordynacji korytarzy owe dostosowania **do sieci bazowej nie powinny wpłynąć na jej ukończenie do 2030 r., powinny poprawić zasięg korytarzy na terytorium UE** oraz powinny być proporcjonalne. Z tego względu długość korytarzy sieci bazowej nie powinna wzrosnąć o więcej niż 15%. **Zmiany w sieci kompleksowej muszą być monitorowane i poddawane ocenie, aby zagwarantować, że odcinki są w dalszym ciągu odpowiednie.**
- (10) Należy wspierać **publiczne i prywatne** inwestycje na rzecz inteligentnej, **interoperacyjnej**, zrównoważonej, **multimodalnej**, sprzyjającej włączeniu społecznemu, **dostępnej dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się**, bezpiecznej i chronionej mobilności w całej Unii **w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu**. W 2017 r. Komisja przedstawiła<sup>(2)</sup> strategię „Europa w ruchu”, szeroko zakrojony zestaw inicjatyw mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wdrożenie inteligentnych systemów pobierania opłat drogowych, zmniejszenie poziomu emisji CO<sub>2</sub>, zanieczyszczeń powietrza i zagęszczenia ruchu, promowanie mobilności opartej na sieci i autonomicznej oraz zapewnienie odpowiednich warunków i czasu odpoczynku pracownikom. Inicjatywom tym powinno w stosownych przypadkach towarzyszyć unijne wsparcie finansowe za pośrednictwem niniejszego programu, **służące np. przyspieszeniu wdrażania inteligentnych tachografów i modernizacji dotychczasowych**.
- (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<sup>(3)</sup> 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<sup>(4)</sup> z listopada 2017 r., niezbędny jest kompleksowy zestaw środków służących propagowaniu mobilności niskoemisyjnej, w tym wsparcie finansowe, w przypadku gdy warunki rynkowe nie stanowią wystarczającej zachęty.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Komunikat Komisji pt. „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”, COM(2017)0675.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (12) W komunikacie „Zrównoważona mobilność dla Europy – bezpieczna, oparta na sieci i czysta”<sup>(1)</sup> 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. **W tym samym duchu należy dostosować inne przepisy, np. dyrektywę 2004/54/WE w sprawie minimalnych wymogów w zakresie bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej, do nowych norm bezpieczeństwa i cyfryzacji w sektorze transportu. Poprawa bezpieczeństwa powinna być priorytetem również w sektorze kolejowym. Należy zwłaszcza inwestować w bezpieczeństwo na skrzyżowaniach (sygnalizacja, poprawa infrastruktury). W 2012 r. na 114 000 przejazdach kolejowych w UE doszło do 573 poważnych wypadków, w których zginęło 369 osób, a 339 osób odniosło poważne obrażenia (sprawozdanie ERA z 2014 r.). Dlatego też należy wskazać na szczeblu UE szczególnie niebezpieczne przejazdy, by zainwestować w poprawę tej infrastruktury, którą w perspektywie długoterminowej powinny zastąpić wiadukty i tunele.**
- (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 podwójnej mobilności w Unii Europejskiej z listopada 2017 r.<sup>(2)</sup> 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<sup>(3)</sup>, podkreślono, że 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 w całej Unii**. W planie działania wskazano, że do połowy 2018 r. Rada proszona jest o przeanalizowanie i zatwierdzenie wymogów wojskowych w odniesieniu do infrastruktury transportowej oraz że do 2019 r. służby Komisji określą części transeuropejskiej sieci transportowej **nadające się również do podwójnego (cywilnego i obronnego) wykorzystania infrastruktury, w tym gdy możliwa jest modernizacja istniejącej infrastruktury. Infrastruktura będzie mieć zawsze podwójne zastosowanie**. Finansowanie przez Unię realizacji projektów podwójnego zastosowania powinno odbywać się za pośrednictwem programu w oparciu o programy prac **poprzez wymierne działania spełniające** stosowne wymogi ustalone w kontekście planu działania.
- (14a) **Wprowadzenie planu działania dotyczącego podwójnej mobilności (cywilnej i obronnej) w Unii jest elementem ogólnego celu, jakim jest poprawa mobilności w UE, a jednocześnie odpowiedzią na wyzwania logistyczne i związane z mobilnością, określone w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony. W tym celu niezbędna jest harmonizacja norm i przepisów transgranicznych oraz celnych, jak również procedur administracyjnych i ustawodawczych. Rola, jaką odgrywają wspólne przedsięwzięcia UE, ma m.in. kluczowe znaczenie dla harmonizacji procedur administracyjnych i ustawodawczych, zarówno w przypadku instrumentu „Łącząc Europę”, jak i planu działania dotyczącego podwójnej mobilności (cywilnej i obronnej). Dwojaka mobilność przyczyni się do rozwoju instrumentu „Łącząc Europę”, w szczególności w zakresie budżetu i środków służących zaspokajaniu nowych i przyszłych potrzeb.**
- (15) W komunikacie „Silniejsze i odnowione partnerstwo strategiczne z regionami najbardziej oddalonymi UE”<sup>(4)</sup> 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 85 %**.

(1) COM(2018)0293.

(2) JOIN(2017)0041.

(3) JOIN(2018)0005.

(4) COM(2017)0623.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (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 **utrzymać na odpowiednim poziomie środki budżetowe dla sektora transportu, zgodnie z poziomem środków, który przewidziano na początku okresu programowania 2014–2020, a także** w jak najbardziej efektywny sposób wykorzystać różne unijne programy i instrumenty finansowania, **maksymalizując tym samym** wartość dodaną inwestycji wspieranych przez Unię. Zostałyby to osiągnięte dzięki usprawnieniu procesu inwestycyjnego oraz eksponowaniu puli projektów transportowych, a także dzięki dbaniu o spójność między odpowiednimi programami unijnymi, a mianowicie instrumentem „Łącząc Europę”, Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszem Spójności i 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”).
- (17) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013<sup>(1)</sup> 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. **Należy dokonać przeglądu wykazu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i wytycznych TEN-E, aby uwzględnić cele i założenia porozumienia paryskiego oraz unijne cele w dziedzinie klimatu i energii na rok 2030 i kolejne lata.**
- (18) W dyrektywie [przekształcenie dyrektywy 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., **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 oraz zwiększają bezpieczeństwo dostaw **w dążeniu do 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”<sup>(2)</sup> 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 priorytetem w ramach polityki transeuropejskiej infrastruktury energetycznej muszą być **■ elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe, magazynowanie energii elektrycznej ■**, projekty inteligentnych sieci **i inwestowanie w infrastrukturę gazową**. W celu wspierania realizacji unijnych celów w zakresie dekarbonizacji i **integracji rynku wewnętrznego oraz z myślą o bezpieczeństwie 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.

(1) 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).

(2) COM(2017)0718.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (20a) *Potrzebne jest wsparcie na rzecz projektów inteligentnych sieci energetycznych, 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 przewyższeniu niedoborów finansowania utrudniających obecnie inwestycje służące powszechnemu wprowadzaniu technologii inteligentnych sieci.*
- (20b) *W odniesieniu do elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady [w sprawie zasad zarządzania unią energetyczną] (UE) 2018/... określono cel dotyczący elektroenergetycznych połączeń między państwami członkowskimi – 15 % – który należy osiągnąć do 2030 r. Program powinien przyczynić się do realizacji tego celu.*
- (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<sup>(1)</sup>.
- (22) W komunikacie pt. „Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego – W kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego”<sup>(2)</sup> („strategia na rzecz społeczeństwa gigabitowego”) określono strategiczne cele na rok 2025 r. z myślą o optymalizacji inwestycji w infrastrukturę łączności cyfrowej. Dyrektywa (UE) 2018/XXX [o Europejskim kodeksie łączności elektronicznej] ma na celu, między innymi, stworzenie otoczenia regulacyjnego, które sprzyjać będzie prywatnym inwestycjom w sieci łączności cyfrowej. Niemniej jednak jest oczywiste, że wdrożenia sieci, które jest wysoce konieczne **będą pilnie wymagały większej uwagi w związku ich ograniczoną rentownością** 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. **Program powinien zatem mieć również na celu zapewnienie równowagi między obszarami wiejskimi i miejskimi, aby wnieść wkład** w osiągnięcie wspomnianych celów strategicznych określonych w strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, 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 umożliwianych 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 gigabitowych połączeń z internetem **oraz połączeń o wysokiej przepustowości, w tym najnowocześniejszych połączeń mobilnych**, dla wspomnianych podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy w celu maksymalizacji ich pozytywnych skutków ubocznych dla gospodarki i społeczeństwa, w tym poprzez zwiększenie popytu na połączenia i usługi.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> COM(2016) 0587.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (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 on koncentrować się na finansowaniu infrastruktury. Poszczególne usługi i aplikacje cyfrowe, takie jak te, które obejmują różne technologie rozporozszonego 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 sieci 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 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.
- (27) Niepołączone terytoria na wszystkich obszarach Unii, w tym na obszarach centralnych, 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. Tym samym program powinien mieć na celu osiągnięcie kompleksowego pokrycia zasięgiem gospodarstw domowych i terytoriów, ponieważ eliminowanie luk w obszarach pokrytych już zasięgiem na późniejszych etapach nie jest oszczędnym rozwiązaniem.
- (28) Wdrożenie szkieletowych sieci łączności elektronicznej, w tym wykorzystujących podmorskie kable łączące terytoria europejskie z państwami trzecimi na innych kontynentach bądź łączące wyspy europejskie lub terytoria zamorskie z obszarem kontynentalnym, jest konieczne w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury oraz w celu zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii. Projekty takie są jednak często nieoptymalne ekonomicznie bez wsparcia publicznego.
- (29) Działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej powinny wykorzystywać **najlepszą dostępną i odpowiednią** technologię **5G**, proponując najlepiej wyważone proporcje między najnowszymi technologiami pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci, **cyberbezpieczeństwa** 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 uwzględniać 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**

Środa, 12 grudnia 2018 r.

**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. **W dziedzinie transportu działania łączone nie powinny przekraczać 10 % odnośnej puli środków.**

- (31a) **W sektorze transportu działania łączone powinny być przede wszystkim przewidziane na projekty mające na celu cyfryzację sektora, w szczególności SESAR i ERTMS, od których oczekuje się zwrotu finansowego.**
- (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 nieoptymalnej sytuacji w zakresie inwestycji, w proporcjonalny i **odpowiedni** sposób, bez powielania bądź wypierania finansowania prywatnego, i powinny **zapewniać** 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”; instrument „Łącząc Europę” **ściśle współdziałał z programem „Horyzont Europa” na rzecz wsparcia** szeroko zakrojonego rozwoju i wdrożenia innowacyjnych technologii i rozwiązań w zakresie infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej, **a także w zakresie synergii pomiędzy tymi dziedzinami**, w szczególności tych, które są rezultatem programu „Horyzont Europa”; c) ułatwiona 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<sup>31</sup>, dla Parlamentu Europejskiego i Rady podczas rocznej procedury budżetowej]. **Tę pulę środków finansowych należy utrzymać przez cały okres trwania programu i nie powinna ona podlegać żadnym cięciom ani przesunięciu środków do innych programów, tak by zachować równowagę pierwotną, ale również kompromisy i przydziały tematyczne i terytorialne w całym okresie objętym programem.**
- (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.

#### **[głosowanie odrębne]**

- (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.



Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (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. Zwalczania 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. **Ponadto Komisja i/lub agencje wykonawcze odpowiedzialne za realizację programu nie są upoważnione do wprowadzania dodatkowych obowiązków, nieprzewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w odniesieniu do wyboru operacji i ich finansowania. Nie odstępując od rozporządzenia finansowego, w programach prac można w niektórych przypadkach przewidywać procedury uproszczone, kiedy cele zaproszeń do składania wniosków nie mają skutków strategicznych.**
- (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, jego zgodności z wymogami dostępności i jego strategii pod względem przyszłych potrzeb w zakresie obsługi technicznej.**
- (40) Zgodnie z rozporządzeniem finansowym, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013<sup>(1)</sup>, rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95<sup>(2)</sup>, rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2185/96<sup>(3)</sup> i rozporządzeniem Rady (UE) 2017/193<sup>(4)</sup> 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 (WE, Euratom) 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 nadużycia 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<sup>(5)</sup>. 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.
- (40a) **Udana realizacja programu zależy w dużym stopniu od poziomu współpracy między stronami uczestniczącymi we wspólnym projekcie. Dlatego należy zachęcać do tworzenia struktury joint venture, między innymi przez wyższy poziom współfinansowania.**
- (41) Zgodnie z [zaktualizować odesłanie stosownie do nowej decyzji w sprawie KTZ: art. 94 decyzji Rady 2013/755/UE<sup>(6)</sup>] 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.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 344 z 19.12.2013, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (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”<sup>(1)</sup>.
- (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.
- (43a) **Zgodnie z art. 85 dyrektywy 2014/25/UE, w przypadku państw trzecich, z którymi Unia nie zawarła wielostronnej lub dwustronnej umowy zapewniającej porównywalny i skuteczny dostęp przedsiębiorstw unijnych do rynków zamówień publicznych tych państw trzecich, wszelkie oferty złożone w związku z udzieleniem zamówienia publicznego na dostawy w ramach projektu współfinansowanego z instrumentu „Łącząc Europę” mogą zostać odrzucone, jeżeli udział produktów pochodzących z państw trzecich przekracza 50 % całkowitej wartości produktów zawartych w tej ofercie.**
- (44) Zgodnie z pkt 22 i 23 Porozumienia międzyinstytucjonalnego na rzecz lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.<sup>(2)</sup> zachodzi potrzeba oceny funduszy w oparciu o informacje zgromadzone w kontekście konkretnych wymogów dotyczących monitorowania, **takich jak kontrola uodparniania na klimat**, 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 wpływu na ogólne cele programu, **a także by 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 **były przydatne do dogłębnej analizy poczynionych postępów i trudności napotkanych wzdłuż korytarzy sieci bazowej 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 końca marca 2021 r. Komisja powinna opracować program ramowy, który będzie obejmował przewidziany harmonogram programów prac, zaproszeń do składania ofert, ich tematy i przyznane dofinansowanie oraz inne niezbędne szczegółowe informacje, aby zapewnić przejrzystość i przewidywalność w całym okresie trwania programu oraz poprawić jakość projektów.**
- (45b) **Należy przeprowadzić kompleksową ocenę programu, aby zagwarantować spójność priorytetów inwestycyjnych programu ze zobowiązaniami Unii w zakresie zmiany klimatu.**
- (46) W celu **uzupełnienia** niniejszego rozporządzenia należy **przekazać** Komisji uprawnienia **do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej** w odniesieniu do przyjmowania programów prac **oraz programu ramowego.** ■
- (47) W celu dostosowania, w razie potrzeby, wskaźników stosowanych do monitorowania realizacji programu, ■ 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 **oraz wymogów wojskowych, do stworzenia lub zmiany wykazu odcinków transeuropejskiej sieci transportowej nadających się do transportu wojskowego, stworzenia lub zmiany wykazu projektów priorytetowych w zakresie infrastruktury podwójnego zastosowania i procedury oceny kwalifikowalności działań związanych z mobilnością wojskową.** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były

(1) COM(2018)0065.

(2) 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).

Środa, 12 grudnia 2018 r.

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<sup>(1)</sup> 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,

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;
- c) „państwo stowarzyszone” oznacza państwo trzecie, które jest stroną zawartej z Unią umowy umożliwiającej jego uczestnictwo w programie zgodnie z art. 5;
- ca) **„beneficjent” oznacza podmiot, któremu w drodze wyboru przyznano pomoc finansową UE na podstawie kryteriów kwalifikowalności określonych w art. 11 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. [197] rozporządzenia finansowego;**
- 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;

<sup>(1)</sup> 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, 12 grudnia 2018 r.

- da) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną lub funkcjonalną skutkującą przerwaniem systemu, co wpływa na ciągłość przepływów dalekobieżnych lub transgranicznych, która może zostać przezwyciężona poprzez stworzenie nowej infrastruktury lub gruntowne unowocześnienie istniejącej infrastruktury, co mogłoby skutkować znaczącymi udoskonaleniami pozwalającymi na wyeliminowanie ograniczeń powodowanych przez wąskie gardło;
- 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) nr 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 dziedzinie infrastruktury transportowej oznacza projekty obejmujące odcinek kolejowy, drogowy, wodny śródlądowy lub morski między państwami członkowskimi lub państwem członkowskim a państwem trzecim, albo projekt, obejmujący jakikolwiek środek transportu, realizowany w jednym państwie członkowskim i wykazujący istotne oddziaływanie transgraniczne poprzez usprawnienie ruchu transgranicznego między dwoma państwami członkowskimi;
- h) „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza projekt zakwalifikowany lub spełniający kryteria kwalifikowalności zgodnie z umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami pomiędzy państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w [art. 8, 9 lub 13] dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... ] (+) (1) (+), 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 szczególne uwzględnianie, w decyzjach dotyczących planowania, polityki i inwestycji, alternatywnych racjonalnych pod względem kosztów środków służących zwiększeniu efektywności energetycznej zapotrzebowania na energię i dostaw energii, w szczególności dzięki racjonalnym pod względem kosztów oszczędnościom końcowego zużycia energii, inicjatywom dotyczącym odpowiedzi odbioru, a także wydajniejszej konwersji i dystrybucji oraz wydajniejszemu przesyłowi energii, przy jednoczesnym osiąganiu celów odpowiednich decyzji;
- 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 wysokie wskaźniki i możliwości przesyłu danych, niski poziom opóźnień, 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**;
- ka) „brakujące połączenie” we wszystkich środkach transportu oznacza odcinek korytarza TEN-T lub odcinek transportowy zapewniający połączenie głównych lub kompleksowych sieci z korytarzami TEN-T, którego brakuje **lub który zawiera jedno lub więcej wąskich gardel mających wpływ na ciągłość korytarza TEN-T**;
- 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;

(+) OJ: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) oraz – w przypisie – numer, datę, tytuł i odniesienie do publikacji tej dyrektywy w Dz.U.

(1) Dz.U. ...

(+) Dz.U.: proszę wstawić tytuł, numer i odniesienie do Dz.U. odpowiadające procedurze (COD)2016/0382 (energia ze źródeł odnawialnych).

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- 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/XXX [o Europejskim kodeksie łączności elektronicznej];
- 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.
- ra) **„infrastruktura podwójnego zastosowania do celów obrony cywilnej” oznacza infrastrukturę wykorzystywaną głównie do celów cywilnych, która również ma strategiczne znaczenie do celów obrony i zarządzania kryzysowego i która może być dostosowana do potrzeb podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego.**

### Artykuł 3

#### Cele

1. Głównym celem programu jest **budowa**, rozwój i modernizacja transeuropejskich sieci w dziedzinach transportu, energii i technologii cyfrowych, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej **w celu przyczynienia się do zwiększenia konkurencyjności Europy, poprawy dostępu do rynku wewnętrznego oraz do inteligentnego i zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz skonsolidowania spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej, co przyczyni się do długoterminowych zobowiązań do obniżenia emisyjności oraz z naciskiem na maksymalną synergię między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych.**
2. Program ma następujące cele szczegółowe:
  - a) w sektorze transportu:
    - i) przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych, wzajemnie połączonych, **interoperacyjnych i multimodalnych** sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, **dostępnej** i chronionej mobilności i **takiego samego europejskiego obszaru transportu**;
    - (ii) dostosowanie **części transeuropejskiej sieci transportowej przeznaczonej do transportu wojskowego do podwójnych (cywilnych i obronnych)** potrzeb w zakresie mobilności;
  - 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** i zapewniających efektywność i **niezależność energetyczną UE**, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie **energii, w tym odnawialnej**, a także **pobudzanie wydajności energetycznej**;
  - c) w sektorze technologii cyfrowych: **przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania**, które przyczyniają się do 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

Środa, 12 grudnia 2018 r.

## Artykuł 4

## Budżet

1. Pulę środków finansowych na realizację programu na okres 2021–2027 ustala się na **43 850 768 000 EUR** według stałych cen (**XXX EUR według cen bieżących**). ▮.
  2. Podział tej kwoty jest następujący:
    - a) ▮ kwota **33 513 524 000 EUR w cenach stałych (XXX EUR w cenach 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 z 2018 r. (XXX EUR według cen bieżących)** z klastra europejskich inwestycji strategicznych;
      - (ii) kwota **10 000 000 000 EUR w cenach 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 w cenach stałych** (6 500 000 000 EUR **według cen bieżących**) z działu **bezpieczeństwo i obrona**, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii);
    - b) do 8 650 000 000 EUR na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), z czego **20 %** na projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej; [Popr. 9]
    - c) ▮ kwota **2 662 000 000 EUR w cenach 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 3 %** kwoty, o której mowa w ust. 1, może zostać wykorzystane **także** 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.
  5. Zobowiązania budżetowe z tytułu działań trwających dłużej niż jeden rok budżetowy można rozłożyć na kilka lat na roczne raty.
- 5a. Gwarantuje się przejrzystość i udział obywateli w dużych projektach. [Popr. 27]**
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 31 grudnia 2022** wybór projektów kwalifikujących się do finansowania odbywa się z zachowaniem krajowych alokacji z Funduszu Spójności. Począwszy od 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.
  9. Na wniosek państwa członkowskiego **i w porozumieniu z odpowiednią instytucją zarządzającą** środki przydzielone mu w ramach zarządzania dzielonego mogą zostać przeniesione do programu **w celu wykorzystania jako część działania łączonego lub działania na rzecz synergii z innymi programami unijnymi przedstawionego we wniosku złożonym przez to państwo członkowskie i uznanym przez Komisję za spełniający wymogi w ramach procedury programu prac**. Komisja wykonuje te środki bezpośrednio zgodnie z [art. 62 ust. 1 lit. a)] rozporządzenia finansowego lub pośrednio zgodnie z lit. c) tego artykułu. ▮

Środa, 12 grudnia 2018 r.

#### 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;
  - 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 przeznaczone 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. [61 ust. 1 lit. c)] rozporządzenia finansowego.
2. Program może zapewniać finansowanie w postaci **dotacji i zamówień** zgodnie z rozporządzeniem finansowym [ ]. **Dotyczy to również środków przewidzianych w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia w sprawie programu InvestEU. W sektorze transportu działania łączone nie mogą przekraczać 10 % przeznaczonych środków i powinny dotyczyć przede wszystkim priorytetów horyzontalnych wymienionych w załączniku, część III, pkt - 1 (nowy).** Działania łączone w ramach niniejszego programu realizowane są zgodnie z rozporządzeniem w sprawie InvestEU oraz tytułem X rozporządzenia finansowego.
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].

Środa, 12 grudnia 2018 r.

**Artykuł 6a****■ Dostosowanie sieci TEN-T do podwójnego, cywilno-obronnego, zastosowania**

1. Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania przyczyniają się do dostosowania sieci TEN-T zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 w celu umożliwienia podwójnego, cywilno-obronnego, wykorzystywania infrastruktury zgodnie z wymogami w zakresie podwójnej mobilności (cywilnej i obronnej), zwanymi dalej „wymogami podwójnej mobilności”, i projektami priorytetowymi dotyczącymi infrastruktury podwójnego użytkowania, określonymi w ust. 2 niniejszego artykułu.
2. Do dnia 31 grudnia 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu doprecyzowania wymogów podwójnej mobilności, wykazu części transeuropejskiej sieci transportowej dostosowanej do transportu wojskowego, wykazu projektów priorytetowych dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania i procedury oceny pod względem kwalifikowalności działań związanych z infrastrukturą podwójnego, cywilno-obronnego, zastosowania. W specyfikacji projektów priorytetowych uwzględnia się sytuację państw członkowskich na wschodzie i na południu Unii.
3. Badania mające na celu opracowanie i wskazanie projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i dotyczących części transeuropejskiej sieci transportowej dostosowanej do transportu wojskowego, które będą zawsze oparte na istniejących studiach wykonalności i projektach dotyczących sieci TEN-T oraz na ich wdrażaniu, obejmują również działania niezbędne do spełnienia wymogów podwójnej mobilności zatwierdzonych przez Radę oraz priorytetowe projekty w dziedzinie infrastruktury podwójnego, cywilno-obronnego, zastosowania.

Wszystkie proponowane projekty obejmują wymierne działania w celu uwzględnienia wymogów podwójnej mobilności zatwierdzonych przez Radę.

Propozycje obejmujące tylko działania związane z mobilnością wojskową otrzymują wsparcie jedynie wtedy gdy stanowią dodatek do istniejącej infrastruktury cywilnej.

Wszelkie działania związane z przestrzeganiem wymogów podwójnej mobilności są finansowane ze środków przewidzianych w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii) i umożliwiają podwójne, cywilno-obronne, zastosowanie infrastruktury.

4. Do 31 grudnia 2025 r. Komisja przeprowadzi ocenę dokonanych wydatków oraz wydatków prognozowanych w ramach kwoty, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii). W zależności od wyników oceny Komisja podejmuje decyzję o przesunięciu niewykorzystanych środków z art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii) do art 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i).

**Artykuł 6b****Projekty transgraniczne w dziedzinie transportu**

1. Państwa członkowskie, organy regionalne lub inne podmioty biorące udział w projekcie transgranicznym w dziedzinie transportu mogą utworzyć wspólną instytucję (punkt kompleksowej obsługi) w celu zarządzania projektami. Te wspólne organy mają szerokie uprawnienia w zakresie koordynacji, oparte głównie na normach unijnych, które ułatwiają zarządzanie wszystkimi ocenami oddziaływania na środowisko oraz planami i pozwoleniami na budowę.
2. Aby zaradzić trudnościom w koordynowaniu procedur udzielania koncesji na transgraniczne projekty infrastrukturalne TEN-T, koordynatorzy unijni monitorują koordynację projektów i proponują procedury ułatwiające ich synchronizację i wypełnianie.
3. Ze względu na konieczność zapewnienia koordynacji i współpracy między państwami członkowskimi za pośrednictwem wyznaczonego jednego właściwego organu, jak również potrzebę określenia wspólnych terminów udzielania zezwoleń transgranicznych i rozpoczęcia udzielania zamówień publicznych na wspólne projekty transgraniczne, wymagane środki są zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2018)0277).



Środa, 12 grudnia 2018 r.

#### 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, obejmują** co najmniej dwa państwa członkowskie i są objęte umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem między państwami członkowskimi, **w tym, w stosownych przypadkach, na szczeblu regionalnym**, albo uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 8, 9 lub 13 dyrektywy **Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...** (+). Projekty te identyfikuje się zgodnie z **ogólnymi** kryteriami i **procesem** określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia.
2. Do dnia 31 grudnia 2019 r. Komisja przyjmuje, zgodnie z art. 23 lit. d) niniejszego rozporządzenia, akt delegowany w celu doprecyzowania – **niezależnie od 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 oceny **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 **zrównoważonego rozwoju**, integracji systemów, 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.**

#### 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 przyczyniają się w znacznym stopniu do:**
  - a) **zakończenia tworzenia europejskiego jednolitego rynku cyfrowego;**
  - b) **realizacji strategicznych celów Unii w zakresie tworzenia połączeń;**
  - c) **zapewnienia podstawowej infrastruktury sieciowej wspierającej transformację cyfrową gospodarki i społeczeństwa.**
- 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);**
  - b) **wykorzystywać najlepszą dostępną technologię, proponując najlepiej wyważone proporcje pod względem przepustowości przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci, cyberbezpieczeństwa i efektywności kosztowej.**

(+) U.: proszę wstawić tytuł, numer i odniesienie do Dz.U. odpowiadające procedurze (COD)2016/0382 (energia ze źródeł odnawialnych).

Środa, 12 grudnia 2018 r.

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 dostępu do sieci o bardzo dużej przepustowości, zdolnych do obsługi połączeń gigabitowych, **w tym sieci 5G lub innych najnowocześniejszych połączeń mobilnych**, dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy, należy traktować priorytetowo. **W ogólnounijnej konkurencyjności i zdolności do absorpcji inwestycji w infrastrukturę oprócz** podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy, uwzględnia się znaczenie usług cyfrowych i aplikacji cyfrowych możliwych dzięki zapewnieniu łączności bazowej oraz potencjalne korzyści społeczno-gospodarcze dla obywateli, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych, w tym potencjalne pozytywne skutki uboczne w zakresie łączności, zgodnie z częścią V załącznika;
  - b) działania przyczyniające się do zapewnienia lokalnej łączności bezprzewodowej wysokiej jakości w społecznościach lokalnych, zgodnie z częścią V załącznika;
  - c) jeśli chodzi o działania przyczyniające się do wdrożenia systemów 5G, pierwszeństwo przyznaje się budowie korytarzy 5G wzdłuż głównych lądowych szlaków transportowych, w tym transeuropejskich sieci transportowych **oraz węzłów społeczno-gospodarczych**. Uwzględnia się również stopień, w jakim działanie przyczynia się do zapewnienia zasięgu wzdłuż głównych tras transportowych, umożliwiając nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych, przy jednoczesnej maksymalizacji potencjalnych pozytywnych skutków ubocznych dla terytoriów i ludności znajdujących się w pobliżu obszaru wdrażania projektu. Orientacyjny wykaz projektów, które mogłyby skorzystać ze wsparcia, znajduje się w części V załącznika;
  - d) projekty mające na celu rozwój transgranicznych sieci szkieletowych o **bardzo dużej przepustowości** łączących Unię z państwami trzecimi i wzmacniających połączenia na terytorium Unii, w tym wykorzystujących podmorskie kable, są traktowane priorytetowo w zależności od tego, w jakim stopniu przyczyniają się istotnie do zwiększenia odporności i przepustowości sieci łączności elektronicznej na terytorium Unii;
  - e) jeśli chodzi o pokrycie zasięgiem w ramach sieci o bardzo dużej przepustowości, pierwszeństwo przyznaje się działaniom przyczyniającym się do pokrycia zasięgiem terytoriów i ludności, w odwrotnej proporcji do intensywności wsparcia w formie dotacji, które byłoby wymagane dla umożliwienia realizacji projektu, w odniesieniu do stosownych maksymalnych stóp współfinansowania określonych w art. 14. Uwzględnia się również stopień, w jakim działanie przyczynia się do zapewnienia kompleksowego pokrycia zasięgiem terytorium i ludności w obrębie określonego obszaru wdrażania projektu, przy jednoczesnej maksymalizacji potencjalnych pozytywnych skutków ubocznych dla terytoriów i ludności znajdujących się w pobliżu obszaru wdrażania projektu;
  - 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;

## Artykuł 8a

### Udzielanie zamówienia publicznego lub zamówień na dostawy

1. **Przy udzielaniu zamówień wspieranych z programu beneficjenci nie mogą kierować się wyłącznie faktem, że dana oferta jest najkorzystniejsza ekonomicznie, ale muszą brać również pod uwagę stosunek kosztów do wydajności, skupiając się na danych jakościowych oraz danych dotyczących społeczeństwa i środowiska.**
2. **Za dopuszczalną uważa się każdą ofertę złożoną w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego lub zamówienia na dostawy w ramach programu, jeżeli udział produktów pochodzących z państw trzecich, z którymi Unia nie zawarła umowy gwarantującej przedsiębiorstwom unijnym porównywalny i skuteczny dostęp do rynków tych państw trzecich, nie przekracza 50 % łącznej wartości produktów objętych ofertą.. [Popr. 35]**

Środa, 12 grudnia 2018 r.

## ROZDZIAŁ II KWALIFIKOWALNOŚĆ

### Artykuł 9

#### Działania kwalifikowalne

1. Do finansowania kwalifikują się wyłącznie działania przyczyniające się do osiągnięcia celów, o których mowa w art. 3, i które **polegały na mechanizmach uodparniania na klimat**. Działania te obejmują w szczególności prace studyjne, roboty i inne towarzyszące środki niezbędne do zarządzania programem i jego realizacji oraz wytyczne sektorowe. **Prace studyjne kwalifikują się tylko wtedy, gdy dotyczą projektów kwalifikujących się w ramach programu i uwzględnionych w zaproszeniu do składania wniosków w ramach programów prac. Wybór działań i ich finansowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia nie mogą podlegać żadnym dodatkowym zobowiązaniom, nieustanowionym na mocy niniejszego rozporządzenia.**

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

a) działania dotyczące wydajnych **■**, wzajemnie połączonych, **interoperacyjnych i multimodalnych** sieci:

(i) działania wdrażające sieć bazową zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące węzłów miejskich, **interoperacyjności kolei, multimodalnych platform logistycznych, portów lotniczych**, portów morskich i portów śródlądowych, **możliwości żeglugi śródlądowej, portów wewnętrznych** i terminali kolejowo-drogowych sieci bazowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, **głównie działania wymienione w części III pkt 1 załącznika do niniejszego rozporządzenia**. 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 wdrażające i **pobudzające** połączenia transgraniczne sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w szczególności odcinki wymienione w części III **ust. 2** załącznika do niniejszego rozporządzenia;

(iia) **działania wspierające ujednoczenie regulacji transgranicznych i celnych, a także procedur administracyjnych i ustawodawczych w celu ustanowienia ram prawnych na szczeblu unijnym dotyczących podwójnej mobilności (cywilnej i obronnej);**

(iib) **działania mające na celu przywrócenie brakujących regionalnych transgranicznych połączeń kolejowych, które zostały zlikwidowane lub zdemontowane,**

(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 lotniczych, multimodalnych platform logistycznych**, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

(iiia) **działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności, zwłaszcza przynoszące efekty korytarzowe/sieciorowe i zwracające szczególną uwagę na pobudzenie wzrostu kolejowego transportu towarów; [Popr. 33]**

(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, **między innymi projekty ERTMS i SESAR**, w tym do celów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- (iii) działania wspierające usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 32 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
  - (iv) działania wspierające nowe technologie i innowacje, w tym automatyzację, zaawansowane usługi transportowe, integrację modalną i infrastrukturę paliw alternatywnych **dla wszystkich rodzajów transportu oraz dekarbonizację sektora transportu**, zgodnie z art. 33 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
  - (v) działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności, **zwłaszcza w węzłach miejskich zgodnie z definicją w art. 30 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, a** zwłaszcza przynoszące efekty korytarzowe/sięciowe;
  - (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 na zmiany klimatu i klęski żywiołowe;
  - (viii) działania poprawiające przystępność infrastruktury transportowej dla wszystkich **środków transportu i wszystkich użytkowników, zwłaszcza dla 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;
  - (ixa) **działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy.**
- c) w ramach celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) **i zgodnie z art. 6a:**
- (i) konkretne zadania w ramach działania, wspierające **nowe lub istniejące odcinki Transeuropejskiej Sieni Transportowej nadające się do transportu wojskowego**, w celu dostosowania ich do wymogów **podwójnej mobilności**, w celu umożliwienia podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania infrastruktury;
  - (ia) **działania poprawiające przystępność i dostępność infrastruktury transportowej do celów bezpieczeństwa i ochrony ludności;**
  - (ib) **działania zwiększające odporność na zagrożenia dla bezpieczeństwa cyberprzestrzeni.**
3. W sektorze energii do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się 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 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 następujące działania:
- a) działania wspierające połączenia gigabitowe **i 5G** dla podmiotów stymulujących 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 lądowych szlaków transportowych, w tym transeuropejskich sieci transportowych;
  - d) działania wspierające wdrażanie **i integrację nowych lub istniejących** sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących podmorskie kable, w państwach członkowskich oraz między Unią a państwami trzecimi;

Środa, 12 grudnia 2018 r.

- e) działania wspierające dostęp europejskich gospodarstw domowych do sieci o bardzo dużej przepustowości **oraz wdrażające cele strategiczne UE w zakresie łączności**;
- 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.

#### 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 innych 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;
  - c) podmioty prawne utworzone na mocy prawa Unii oraz organizacje międzynarodowe, jeżeli są one 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. Programy prac, o których mowa w art. 19, mogą stanowić, iż kwalifikowalne są jedynie wnioski złożone przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub **przez wspólne przedsiębiorstwa lub – w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi – przez organy regionalne lub lokalne lub** organizacje międzynarodowe **lub** przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bądź podmioty publiczne lub prywatne.

## ROZDZIAŁ III

### DOTACJE

#### Artykuł 12

##### *Dotacje*

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

Środa, 12 grudnia 2018 r.

## Artykuł 13

## Kryteria wyboru

1. Kryteria wyboru określa się w programach prac, o których mowa w art. 19, i w zaproszeniach do składania wniosków, **oraz uwzględnia się w nich** , w odpowiednim zakresie, następujące elementy:

a) skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe (korzyści i koszty), **w tym rzetelność, kompleksowość i przejrzystość analizy;**

**aa) zgodność z przepisami art. 82 i 85 dyrektywy 2014/25/UE;**

b) aspekty innowacyjności, bezpieczeństwa, **cyfryzacji**, interoperacyjności i przystępności;

c) wymiar transgraniczny **i wymiar połączeń wzajemnych;**

**ca) łączność i dostępność terytorialną, w tym dla regionów najbardziej oddalonych i wysp;**

**cb) europejską wartość dodaną;**

d) synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych;

e) zaawansowanie danego działania w rozwoju projektu;

**ea) cykl życia projektów i racjonalność strategii utrzymania proponowanej dla zrealizowanego projektu;**

f) racjonalność proponowanego planu realizacji;

g) efekt katalizatora unijnej pomocy finansowej dla inwestycji;

h) potrzebę przezwyciężenia przeszkód finansowych, takich jak rentowność ekonomiczna, **wysokie koszty początkowe** lub brak finansowania rynkowego;

**ha) wkład w uwzględnienie wymogów podwójnej (cywilnej i obronnej) mobilności;**

**hb) dostęp dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;**

(i)  **wkład do** unijnych i krajowych planów w zakresie energii i klimatu;

**(ia) dekarbonizację osiągniętą w ramach projektów;**

**(ib) wkład w zasadę „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 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” może spowodować zakłócenia w przepływie towarów i pasażerów na odcinku linii, którego dotyczy projekt, i ewentualnie proponuje się rozwiązania.**

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.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

#### 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).
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), 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 **obejmującymi każdy środek transportu** na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu, dla działań wspierających systemy aplikacji telematycznych, **dla działań wspierających śródlądowe drogi wodne, kolej lub autostrady morskie**, dla działań wspierających nowe technologie i innowacje, dla działań wspierających poprawę bezpieczeństwa infrastruktury zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi, dla działań zlokalizowanych w regionach najbardziej oddalonych **oraz działań wspierających poprawę przystępności terytorialnej i łączności**; **W przypadku robót w regionach najbardziej oddalonych stopy współfinansowania ustala się maksymalnie na 85 %**.
  - 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 **oraz brakujących połączeń**, na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu **i działań dotyczących poprawy sieci połączeń i dostępności terytorialnej**;
  - c) jeśli chodzi o działania dotyczące połączeń transgranicznych, maksymalne stopy współfinansowania przewidziane w lit. a) i b) mogą być stosowane jedynie w odniesieniu do działań, które wykazują szczególnie wysoki stopień integracji procesów planowania i wdrażania działania, do celów kryterium wyboru, o którym mowa w art. 13 ust. 1 lit. c) **lub art. 13 ust. 1 lit. ca)**, zwłaszcza poprzez ustanowienie jednej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania i dwustronnych ram prawnych lub akt wykonawczy na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 **lub w drodze pisemnego porozumieniu między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub władzami regionalnymi**; **ponadto stopa współfinansowania stosowana do projektów realizowanych przez spółkę joint venture zgodnie z art. 11 ust. 2 lit. a) może zostać zwiększona o 10 %; stopa współfinansowania nie może przekraczać 90 % łącznych kosztów kwalifikowalnych**;
  - ca) **w odniesieniu do działań odnoszących się do celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), przedmiotowe stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 85 % w przypadku działań dotyczących połączeń transgranicznych, na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu**.
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 85 %**;
  - b) Stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 75 % dla działań przyczyniających się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które **mają istotny wpływ na obniżenie emisji CO<sub>2</sub>**, **lub**, 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 85 %**. 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 są finansowane poprzez unijną pomoc finansową pokrywającą do 100 % kosztów kwalifikowalnych, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

5. Maksymalną stopą współfinansowania mającą zastosowanie do działań **[ ]**, o których mowa w art. 10, jest najwyższa dopuszczalna stopa współfinansowania mająca zastosowanie do danych sektorów. **Ponadto stopa współfinansowania stosowana do tych działań może zostać zwiększona o 10 %; stopa współfinansowania nie może przekraczać 90 % łącznych kosztów kwalifikowalnych.**

5a. **Po podjęciu decyzji w sprawie stopy współfinansowania i w momencie przyznania dotacji Komisja dostarcza promotorom projektów wykaz wszystkich możliwości i środków umożliwiających otrzymanie w odpowiednim czasie pozostałego wsparcia finansowego.**

#### 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;
  - d) koszty kwalifikowalne nie obejmują podatku od wartości dodanej (VAT);
- da) wydatki związane z wymogami wojskowymi kwalifikują się od rozpoczęcia okresu kwalifikowalności działania niezależnie od daty wejścia w życie aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 lit. a) pkt. 2.**

#### 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 terminie jednego roku od daty początkowej wskazanej w umowie o udzielenie dotacji **w przypadku prac studyjnych lub w terminie dwóch lat w odniesieniu do wszystkich innych działań kwalifikujących się do pomocy finansowej w ramach niniejszego rozporządzenia;**
  - b) w następstwie przeglądu postępów w realizacji działania stwierdzono, że realizacja działania jest **opóźniona w stosunku do terminów kolejnych etapów określonych w art. 6 [rozporządzenia nr XXX – Inteligentne sieci TEN-T],** lub opóźniona w takim stopniu, że cele działania prawdopodobnie nie zostaną osiągnięte.
2. Umowa o udzielenie dotacji może zostać rozwiązana na podstawie powodów określonych w ust. 1.

**2a. Kwota wynikająca ze stosowania ust. 1 lub 2 zostaje rozdzielona na inne programy prac proponowane w ramach odpowiedniej puli środków finansowych zgodnie z art. 4 ust. 2.**



Środa, 12 grudnia 2018 r.

Artykuł 18

**■ Synergie z innymi programami unijnymi**

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. [xxx] 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 **wszystkie następujące** 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 [CPR] **bez przeprowadzania dalszej oceny**, 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. Do końca marca 2021 r. Komisja opracowuje program ramowy, który będzie obejmował harmonogram programów prac i zaproszeń do składania ofert, ich tematy i przyznane dofinansowanie oraz inne niezbędne szczegółowe informacje, aby zapewnić przejrzystość i przewidywalność w całym okresie trwania programu oraz poprawić jakość projektów. Program ramowy zostanie przyjęty w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 24.**

**1b. Po opublikowaniu programu prac Komisja ogłasza zaproszenia do składania wniosków przewidziane w programie prac; takie ogłoszenie zawiera, zgodnie z art. 194 rozporządzenia finansowego, co najmniej następujące informacje w odniesieniu do każdego wymienionego zaproszenia:**

- a) **priorytety;**
- b) **orientacyjny termin rozpoczęcia;**
- c) **orientacyjny termin zakończenia;**
- d) **szacunkowy budżet.**

2. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktu **delegowanego** zgodnie z **■** art. 24 niniejszego rozporządzenia.

**2a. Zgodnie z art. 200 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) 2018/1046 wszystkie zaproszenia zawierają dwuetapową procedurę wyboru i są realizowane w następujący sposób:**

- a) **wnioskodawcy składają uproszczoną dokumentację zawierającą względnie zwięzłe informacje w celu umożliwienia wstępnej kwalifikacji projektów;**
- b) **wnioskodawcy zakwalifikowani w pierwszym etapie składają pełną dokumentację po zakończeniu pierwszego etapu;**
- c) **Komisja publikuje zaproszenia do składania wniosków co najmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem procedury.**

Środa, 12 grudnia 2018 r.

## Artykuł 20

## Monitorowanie i sprawozdawczość

**-1. Komisja określa metodykę, aby zapewnić wskaźniki jakościowe służące do miarodajnej oceny postępów w sieci TEN-T i w realizacji celów określonych w art. 3, w ramach całego programu. Na podstawie tej metodyki Komisja uzupełnia część I załącznika najpóźniej do dnia 1 stycznia 2021 r. i w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 24.**

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 **i wyników programu były przydatne do dogłębnej analizy poczynionych postępów i trudności napotkanych wzdłuż korytarzy sieci bazowej 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 wymogi dotyczące sprawozdawczości.

**3a. Komisja tworzy specjalną stronę internetową zawierającą publikowaną w czasie rzeczywistym mapę realizowanych projektów, zawierającą stosowne dane (oceny skutków, wartość, beneficjent, podmiot realizujący, stan aktualny).**

## Artykuł 21

## Ocena i przegląd

1. Oceny przeprowadza się w terminie pozwalającym na uwzględnienie ich wyników w procesie decyzyjnym, **jednak przynajmniej co dwa lata**.

**1a. Oceny dotyczą wykonania programu zgodnie z celami ogólnymi i sektorowymi, jak określono w art. 3, wraz z wyjaśnieniem, czy poszczególne sektory są należycie 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.**

2. Ocena śródkresowa programu przeprowadzana jest z chwilą, gdy dostępne są wystarczające informacje na temat realizacji programu **w oparciu o monitorowanie prowadzone zgodnie z art. 20**, jednak nie później niż w ciągu czterech lat od rozpoczęcia realizacji programu. **Obejmuje ona również kompleksową ocenę przydatności procedur, celów i kryteriów kwalifikowalności do osiągnięcia celów ogólnych i sektorowych określonych w art. 3. W oparciu o wyniki tej oceny śródkresowej proponuje się zalecenia dotyczące przeglądu programu.**

3. Po zakończeniu realizacji programu, lecz nie później niż **dwa** 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.

## Artykuł 22

## Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet Koordynujący instrumentu „Łącząc Europę”. 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.

Środa, 12 grudnia 2018 r.

Artykuł 23

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:

a) zmiany części I załącznika dotyczącej wskaźników oraz ustanowienia ram monitorowania i oceny;

c) zmiany części III załącznika dotyczącej definicji transportowych korytarzy sieci bazowej i wstępnie zidentyfikowanych odcinków; oraz wstępnie zidentyfikowanych odcinków w ramach sieci kompleksowej;

d) zmiany części IV załącznika dotyczącej identyfikacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej;

e) zmiany części V załącznika dotyczącej identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej;

*ea) przyjęcia programu prac;*

*eb) przyjęcia programu ramowego;*

*ec) doprecyzowania lub zmiany wymogów wojskowych, stworzenia lub zmiany wykazu odcinków transeuropejskiej sieci transportowej nadających się do transportu wojskowego, stworzenia lub zmiany wykazu projektów priorytetowych w zakresie infrastruktury podwójnego zastosowania i procedury oceny kwalifikowalności działań związanych z mobilnością wojskową, określonych w art. 6a;*

*ed) określenia metodyki zapewnienia wskaźników jakościowych służących do miarodajnej oceny postępów w sieci TEN-T, projekt po projekcie, w ramach całego programu.*

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, 12 grudnia 2018 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.

## Artykuł 26

## Ochrona interesów finansowych 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).

**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.**

## 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.  
**2a. Rozporządzenie (UE) nr 347/2013 zostanie poddane przeglądowi w odpowiednim czasie przed kolejnymi WRF, tak aby dostosować wytyczne do unijnych celów w dziedzinie energii i klimatu na 2030 r. oraz do długoterminowego zobowiązania UE do obniżenia emisyjności, a także aby uwzględnić w nim zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim”. [Popr. 10]**
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.

Środa, 12 grudnia 2018 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.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

*Przewodniczący*

---

Środa, 12 grudnia 2018 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 i wzajemnie połączone sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, <b>interoperacyjnej</b> , zrównoważonej, <b>multimodalnej</b> , sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności	Liczba brakujących połączeń transgranicznych objętych działaniem przy wsparciu z CEF (w tym działania związane z węzłami miejskimi, <b>regionalnymi transgranicznymi połączeniami kolejowymi</b> , portami morskimi, portami śródlądowymi, <b>lotniskami</b> i terminalami kolejowo-drogowymi sieci bazowej <b>i kompleksowej TEN-T</b> )
		Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do cyfryzacji transportu ( <b>ERTMS, SESAR</b> )
		Liczba punktów zaopatrzenia w paliwa alternatywne wybudowanych lub zmodernizowanych przy wsparciu z CEF
		Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do bezpieczeństwa transportu
		<b>Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami</b>
		<b>Liczba działań wspieranych w ramach CEF przyczyniających się do ograniczenia hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy</b>
	Dostosowanie do wymogów <b>podwójnej mobilności (cywilnej i obronnej)</b>	Liczba elementów infrastruktury transportowej dostosowanych w celu spełnienia wymogów <b>podwójnej mobilności (cywilnej i obronnej)</b>
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 <b>gazowej</b>
		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, 12 grudnia 2018 r.

Sektory	Cele szczegółowe	Wskaźniki
Technologie cyfrowe:	wkładu na rzecz 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 bezprzewodowe 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 dla gospodarstw domowych
		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) oraz (ii), zostają rozdzielone w następujący sposób:

- 60 % dla działań wymienionych w art. 9 ust. 2 lit. a): „działania dotyczące wydajnych i wzajemnie połączonych sieci”;
- 40 % dla działań wymienionych w art. 9 ust. 2 lit. b): „działania związane z inteligentną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, bezpieczną i chronioną mobilnością”.

**Zasoby budżetowe wykorzystywane do finansowania** działań wymienionych w art. 9 ust. 2 lit. a) **zostają rozdzielone w następujący sposób:** 75 % należy przeznaczyć na działania w korytarzach sieci bazowej, 10 % na działania w sieci bazowej poza korytarzami sieci bazowej, a 15 % na działania w sieci kompleksowej.

**CZĘŚĆ III: PRIORYTETY HORYZONTALNE, TRANSPORTOWE KORYTARZE SIECI BAZOWEJ ORAZ WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI; WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI W RAMACH SIECI KOMPLEKSOWEJ****-1a. Priorytety horyzontalne****SESAR, ERTMS, ITS, RIS, VTMS – inteligentne urządzenia techniczne****1. Korytarze sieci bazowej oraz ich wstępnie zidentyfikowane odcinki**

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”

Przebieg	Gijón – León – Valladolid
	A Coruña – Vigo – Orense – León
	Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao
	<b>Bordeaux – Tuluza</b>
	Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba
	Algeciras – Bobadilla – Madrid
	<b>(wyspa) Madera/Sines – Ermidas/Lisboa – Madrid – Valladolid</b>
	Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – rzeka Douro/ <b>Vigo</b>
	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – <b>La Rochelle</b> – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

Środa, 12 grudnia 2018 r.

	<i>Shannon Foynes – Dublin – Rosslare – Waterford – Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen – Le Havre – Rouen – Paris</i>		
	<i>Dublin/Cork – Brest – Roscoff – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon</i>		
Wstępnie zidentyfikowane odcinki	Transgraniczne	Evora – Merida	kolejowy
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
	(rzeka) Douro (Via Navegável do Douro)	śródlądowy wodny	
	<b>Brakujące połączenia</b>	<b>Paris (połączenie Orly-Versailles i Orly-lotnisko Ch. De Gaulle'a)</b>	<b>Multimodalne</b>

Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”

Przebieg	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków		
	Gdańsk – Warszawa – Katowice		
	Katowice – Ostrava – Brno – Wien		
	Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava		
	Katowice – Žilina – Bratislava – Wien		
	Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste		
	Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona – <b>Foggia</b>		
	Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste		
Wstępnie zidentyfikowane odcinki	Transgraniczne	Katowice – Ostrava	kolejowy
		Katowice – Žilina	
		Opole – Ostrava	
		Bratislava – Wien	
		Graz – Maribor	
		Trieste – Divaca	
		Katowice – Žilina	
	Brno – Wien		



Środa, 12 grudnia 2018 r.

	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		
	<b>Zaragoza – Teruel – Valencia/Sagunto</b>		
	<b>Sagunto – Valencia – Madrid</b>		
	Sevilla – Bobadilla – Murcia		
	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona		
	Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – <b>La Spezia</b> – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest		
	<b>Toulouse – Narbonne</b>		
	Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – granica UA		
Wstępnie zidentyfikowane odcinki	Transgraniczne	Lyon – Torino: tunel bazowy i trasy dojazdowe	kolejowy
		<b>Barcelona – Perpignan</b>	
		Nice – Ventimiglia	
		Trieste – Divača	
		Ljubljana – Zagreb	
		Zagreb – Budapest	
		Budapest – Miskolc – granica UA	
		Lendava – Letenye	
	Vásárosnamény – granica UA		
	Brakujące połączenia	Perpignan – Montpellier	kolejowy
<b>Madrid – Zaragoza – Barcelona</b>			
Koper – Divača			
Rijeka – Zagreb			
Milano – Cremona – Mantova – <b>Ferrara</b> – Porto Levante/Venezia – Trieste/ Ravenna – <b>Porto Garibaldi</b>		śródlądowy wodny	

Środa, 12 grudnia 2018 r.

## Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”

Przebieg	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga		
	Ventspils – Riga		
	Riga – Kaunas		
	Klaipeda – Kaunas – Vilnius		
	Kaunas – Warszawa		
	granica BY – Warszawa – <b>Łódź/Poznań</b> – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel		
	Łódź – Katowice/Wrocław		
	<b>granica UA/PL – Rzeszów</b> – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg		
	Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover		
	Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven		
	Hannover – Osnabrück – / <b>Kleve – Nijmegen</b> / – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht		
	Utrecht – Amsterdam		
	Utrecht – Rotterdam – Antwerpen		
Hannover – Köln – Antwerpen			
Wstępnie zidentyfikowane odcinki	Transgraniczne	Tallinn – Riga – Kaunas/ <b>Vilnius</b> – Warszawa: Rail Baltica, nowa w pełni interoperacyjna linia o szerokości toru UIC	kolejowy
		<b>Antwerpen – Duisburg</b>	<b>kolejowy</b>
		Świnoujście/Szczecin / <b>most w Karninie</b> – Berlin	kolejowy/śródlądowy wodny
		Korytarz Via Baltica EE-LV-LT-PL	drogowy
	Brakujące połączenia	█	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	

Środa, 12 grudnia 2018 r.

	<i>modernizacja (tor podwójny)</i>	<i>Ruhrgebiet – Münster – Osnabrück – Hamburg</i>	<i>kolejowy</i>
--	------------------------------------	---	-----------------

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”

Przebieg	█		
		<i>Derry – Sligo – Galway – Shannon Foynes/Cork</i>	
	█		
	█		
		<i>Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam</i>	
		<i>Dublin – Cork – Calais – Dunkerque – Zeebrugge – Anvers – Rotterdam</i>	
	█	<i>granica UK – Lille – Brussel/Bruxelles</i>	
		London – Lille – <i>transgraniczne połączenie kolejowe Bruxelles-Quévrain-Valenciennes</i> – Brussel/Bruxelles	
		Amsterdam – Rotterdam – Antwerp – Brussel/Bruxelles – Luxembourg	
		Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille	
	Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel		
	Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris		

Wstępnie zidentyfikowane odcinki	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 / Kanał Bocholt-Herentals	śródlądowy wodny
	Dunkerque – Lille		

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

Przebieg	Hamburg – Berlin
	Rostock – Berlin – Dresden
	Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

Środa, 12 grudnia 2018 r.

	Dresden – Ústí nad Labem – Melník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin		
	Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia		
	Sofia – Plovdiv – Burgas		
	Plovdiv – granica TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa		
	granica FYROM – Thessaloniki		
	Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia		
	Athina – Patras/Igoumenitsa		
Wstępnie zidentyfikowane od-cinki	Transgraniczne	Dresden – Praha	kolejowy
		Wien/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
		granica TR – Alexandroupoli	
		granica FYROM – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (granica AL)	drogowy
	<b>Craiova – Vidin</b>		
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	śródlądowy wodny	
	Brakujące połączenia	Thessaloniki – Kavala	kolejowy
<b>Budapest Kelenföld – Ferencváros</b>			
<b>stacja kolejowa Szolnok</b>			

Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”

Przebieg	Genova – Milano – Lugano – Basel
	Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – <b>przywrócenie transgranicznego mostu kolejowego Freiburg (Breisgau)-Colmar – połączenie transgraniczne Rastatt-Haguenau</b> – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln
	<b>Milano – Verona – Trento – Bozen – Innsbruck – München, w tym korytarz Brenner</b>
	Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Środa, 12 grudnia 2018 r.

	Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen		
	Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent		
	Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge		
Wstępnie zidentyfikowane odcinki	Transgraniczne	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	kolejowy
		Karlsruhe – Basel	
		Milano/Novara – granica CH	
		<b>Antwerpen – Duisburg</b>	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	śródlądowy wodny	
Brakujące połączenia	Genova – Tortona/Novi Ligure	kolejowy	

Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”

Przebieg	<b>Paris</b> – Strasbourg – Stuttgart – <b>Augsburg</b> – München – <b>Salzburg</b> – 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 – Braşov/Craiova – Bucureşti – <b>Focşani</b> – <b>Albita (granica MD)</b> / Constanta – Sulina		
Wstępnie zidentyfikowane odcinki	Transgraniczne	München – Praha	kolejowy
		Nürnberg – Plzeň	
		München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
		Strasbourg – Kehl Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Wien – Bratislava/Budapest	
		Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Dunaj (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina) oraz powiązane dorzecza Sawy i Cisy	
	Zlín – Žilina	drogowy	

Środa, 12 grudnia 2018 r.

Brakujące połączenia	Stuttgart – Ulm	kolejowy
	Salzburg – Linz	
	Arad – Craiova	
	București – Constanța	
	<b>Arad – Brasov</b>	<b>kolejowy</b>
	<b>Brasov – Predeal</b>	<b>kolejowy</b>
	<b>București – Craiova</b>	<b>kolejowy</b>

Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”

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

Wstępnie zidentyfikowane odcinki	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	
		<b>Trelleborg – Malmö – Göteborg – granica NO (transgraniczny, kolejowy)</b>	
		<b>Göteborg-Oslo</b>	
		<b>Helsingborg-Helsingør</b>	
		<b>København-Malmö</b>	
	København – Hamburg: stałe połączenie pod cieśniną Bełt Fehmarn	drogowy/kolejowy	

Środa, 12 grudnia 2018 r.

**2. Wstępnie zidentyfikowane odcinki w ramach sieci kompleksowej**

**Powiązane elementy znajdujące się w sieci kompleksowej, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt i) oraz połączenia transgraniczne** sieci kompleksowej, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) niniejszego rozporządzenia, obejmują w szczególności następujące odcinki:

Dublin – Strabane – Letterkenny	drogowy
<b>Derry – Sligo – Galway</b>	<b>kolejowy</b>
Pau – Huesca	kolejowy
Lyon – granica CH	kolejowy
Athus – Mont-Saint-Martin	kolejowy
█	kolejowy
Mons – Valenciennes	kolejowy
Gent – Terneuzen	kolejowy
Heerlen – Aachen	kolejowy
Groningen – Bremen	kolejowy
Stuttgart – granica CH	kolejowy
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	kolejowy
Prague – Linz	kolejowy
Villach – Ljubljana	kolejowy
<b>Ancona – Foggia</b>	<b>drogowy/kolejowy</b>
Pivka – Rijeka	kolejowy
Plzeň – České Budějovice – Wien	kolejowy
Wien – Gyor	kolejowy
Graz – <b>Celldömölk</b> – Gyor	kolejowy
Neumarkt-Kalham – Mühlendorf	kolejowy
Korytarz Bursztynowy PL-SK-HU	kolejowy
korytarz Via Carpatia, granica BY/UA-PL-SK-HU-RO	drogowy
Budapest – Osijek – Svilaj (granica BiH)	drogowy
<b>Timișoara – Moravița</b>	<b>drogowy</b>
Faro – Huelva	kolejowy

Środa, 12 grudnia 2018 r.

Porto – Vigo	kolejowy
<b>București</b> – Giurgiu – Varna/Bourgaz	kolejowy
Svilengrad – Pithio	kolejowy
<b>Siret – Suceava</b>	<b>drogowy</b>
<b>Focșani – Albița</b>	<b>drogowy</b>
<b>München – Salzburg – Laibach</b>	<b>kolejowy</b>
<b>Gallarate/Sesto C. – Laveno/Luino</b>	<b>kolejowy</b>

#### ZAŁĄCZNIK – 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 **w celu przyczynienia 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 państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/28/WE;
- zapewnia oszczędności kosztów w zakresie wprowadzania odnawialnych źródeł energii lub korzyści w zakresie integracji systemów, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji w porównaniu z **alternatywnym projektem transgranicznym dotyczącym energii lub projektem dotyczącym energii ze źródeł odnawialnych** 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].

##### 3. Analiza kosztów i korzyści

W analizie kosztów i korzyści, o której mowa w pkt 2 lit. c) powyżej, uwzględnia się – w odniesieniu do poszczególnych uczestniczących państw członkowskich lub państw trzecich – oddziaływanie, między innymi, w następujących aspektach:

- koszty wytwarzania energii elektrycznej;
- koszty integracji systemów;
- koszty wsparcia;
- emisje gazów cieplarnianych;
- bezpieczeństwo dostaw;
- zanieczyszczenie powietrza i inne zanieczyszczenia lokalne **lub wpływ na miejscową przyrodę i środowisko;**
- innowacje.



Środa, 12 grudnia 2018 r.

#### 4. Procedura

Promotorzy, w tym państwa członkowskie, projektów potencjalnie kwalifikowalnych jako projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej w ramach umowy o współpracy lub innego rodzaju uzgodnienia **w dziedzinie energii odnawialnej** między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 9 **lub 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...** (+) (1) (+), przedkładają Komisji wnioski 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.

Komisja przeprowadza odpowiednie konsultacje w sprawie wykazu projektów przedłożonych w celu uzyskania statusu projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej.

Komisja dokonuje oceny wniosków pod kątem kryteriów określonych w pkt 2 i 3.

Przy wyborze projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, Komisja dąży do ustanowienia takiej łącznej liczby projektów, aby możliwe było zarządzanie nimi. Komisja dokłada wszelkich starań, aby przy identyfikacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej zapewnić odpowiednią równowagę geograficzną. Do celów identyfikacji projektów można wykorzystywać grupy regionalne.

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.

Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz zakwalifikowanych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.

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

1. Połączenia gigabitowe **i 5G lub inne najnowocześniejsze połączenia mobilne** 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 potencjalnych pozytywnych skutków w zakresie łączności. Dostępne środki budżetowe przydzielają się w sposób zapewniający równowagę geograficzną między państwami członkowskimi.

Pierwszeństwo przyznaje się działaniom przyczyniającym się do:

- zapewnienia połączeń gigabitowych 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<sup>(1)</sup>;
- zapewnienia połączeń gigabitowych dla 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<sup>(2)</sup>;
- **bezprowodowej łączności szerokopasmowej 5G lub o bardzo dużej przepustowości dla ośrodków edukacyjnych i badawczych, szpitali i ośrodków zdrowia w kontekście wysiłków na rzecz wprowadzenia nieprzerwanego zasięgu bezprowodowej łączności szerokopasmowej 5G we wszystkich ośrodkach miejskich do 2025 r.**

(+) Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) oraz – w przypisie – numer, datę, tytuł i odniesienie do publikacji tej dyrektywy w Dz.U.

(1) Dz.U. ...

(+) Dz.U.: proszę wstawić tytuł, numer i odniesienie do Dz.U. odpowiadające procedurze (COD)2016/0382 (energia ze źródeł odnawialnych).

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

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

Środa, 12 grudnia 2018 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:

- 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 **równy** dostęp do innowacyjnych usług cyfrowych;
- wykorzystują wspólną identyfikację wizualną **dostępną w wielu językach**, którą dostarczy Komisja, oraz są połączone z powiązаныmi narzędziami internetowymi;
- 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 <sup>(1)</sup> 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.

## 3. Orientacyjny wykaz korytarzy 5G i połączeń transgranicznych 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. <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>.

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Porto – Vigo oraz Merida – Evora
	<b>Wyspy Azory/Madera – Lizbona – Paryż – Amsterdam – Frankfurt</b>
	<b>Aveiro – Salamanka</b>

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego: w kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego, COM(2016)0587.

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

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

Środa, 12 grudnia 2018 r.

Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Metz – Paryż – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lizbona
	— Bilbao – Madryt – 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 – Triest

Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	— <b>Podmorskie sieci kablowe Lizbona – Marsylia – Mediolan</b>
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Budapeszt – Zagrzeb – Lublana / Rijeka / Split

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”

Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Korytarz Bałtycki (do ustalenia)
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Tallinn – Kowno

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 – Paryż
	Bruksela – Metz – Bazylea
	Miluzo – 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

Środa, 12 grudnia 2018 r.

	Timișoara – Sofia – granica TR
	– Sofia – Saloniki – Ateny
<b>Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”</b>	
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
<b>Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	<b>Monachium – Salzburg</b>
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Frankfurt (M) – Passau – Wiedeń – Budapeszt – Bukareszt – <b>Iasi</b> /Konstanca
	Karlsruhe – Monachium – Salzburg – Wels
	Frankfurt (M) – Strasburg
<b>Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Oulu – Tromsø
	Oslo – Sztokholm – Helsinki
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Turku – Helsinki – granica rosyjska
	Sztokholm / Oslo – Malmö
	Malmö – Kopenhaga – Hamburg – Würzburg
	Norymberga – Monachium – Weronia
	Rosenheim – Bolonia – Neapol – Katania – Palermo
	Neapol – Bari – Taranto