



Bruksela, 4 grudnia 2018 r.
(OR. en)

15146/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0228(COD)

TRANS 613
FIN 965
CADREFIN 397
POLGEN 241
REGIO 143
ENER 421
TELECOM 449
COMPET 845
MI 933
ECO 113
CODEC 2207
IA 407

WYNIK PRAC

| | |
|-----------------|--|
| Od: | Sekretariat Generalny Rady |
| Do: | Delegacje |
| Nr poprz. dok.: | 14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132 ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107 IA 394 + COR 1 |
| Nr dok. Kom.: | 9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023 |
| Dotyczy: | Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 |

Delegacje otrzymują w załączniku tekst częściowego podejścia ogólnego w sprawie wyżej wymienionego wniosku, w wersji przyjętej przez Radę ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport) w dniu 3 grudnia 2018 r.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**ustanawiające instrument „Łącząc Europę” oraz uchylające rozporządzenia (UE)
nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014¹**

(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-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Zastrzeżenie parlamentarne: UK.

² Dz.U. C z, s. .

³ Dz.U. C z, s. .

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu osiągnięcia inteligentnego i zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz w celu ożywienia tworzenia miejsc pracy Unia potrzebuje nowoczesnej i wysoce efektywnej infrastruktury, która przyczyni się do połączenia i integracji Unii i wszystkich jej regionów, w sektorach transportu, telekomunikacji i energii. Połączenia te powinny pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług. Sieci transeuropejskie powinny ułatwiać połączenia transgraniczne, sprzyjać większej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz przyczyniać się do podniesienia konkurencyjności społecznej gospodarki rynkowej oraz do przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (2) Celem instrumentu „Łącząc Europę” („program”) jest przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich i pozyskanie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Program ten powinien umożliwić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych, co zwiększy skuteczność działań unijnych i pozwoli na optymalizację kosztów ich realizacji.
- (3) Celem programu powinno być wspieranie projektów łagodzących zmianę klimatu, zrównoważonych pod względem środowiskowym i społecznym oraz, w stosownych przypadkach, działań 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.

- (4) Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, zgodnie z zobowiązaniami UE na rzecz realizacji porozumienia paryskiego, oraz dając wyraz zaangażowaniu na rzecz celów zrównoważonego rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych, w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić działania w dziedzinie klimatu i doprowadzić do tego, aby wydatki na wsparcie realizacji celów klimatycznych osiągnęły docelową wartość [25] % w skali budżetu UE⁴. 60 % całkowitej puli środków finansowych programu powinno zostać przeznaczonych na działania objęte programem przyczyniające się do realizacji celów klimatycznych, na podstawie –między innymi– następujących „wskaźników z Rio”: (i) 100 % dla wydatków dotyczących infrastruktury kolejowej, paliw alternatywnych, czystego transportu miejskiego, przesyłu energii, magazynowania energii elektrycznej, inteligentnych sieci, transportu CO₂ oraz energii odnawialnej; (ii) 40 % dla wydatków dotyczących śródlądowych dróg wodnych i transportu multimodalnego, jak również infrastruktury gazowej – jeżeli umożliwia się zwiększone wykorzystanie wodoru lub biometanu jako odnawialnego źródła energii. Odpowiednie działania zostaną określone w trakcie przygotowywania i realizacji programu, a także poddane ponownej ocenie w kontekście odpowiednich ocen i przeglądów. Aby zapobiec sytuacji, w której infrastruktura jest narażona na potencjalne długoterminowe skutki zmiany klimatu oraz aby zapewnić uwzględnienie kosztów emisji gazów cieplarnianych powstałych w wyniku realizacji projektu w ramach oceny ekonomicznej projektu, projekty wspierane za pomocą programu powinny, w stosownych przypadkach, podlegać mechanizmowi uodparniania na klimat zgodnie z wytycznymi, które powinny zostać opracowane przez Komisję w sposób spójny z wytycznymi opracowanymi dla innych programów unijnych.
- (5) W celu wypełnienia obowiązków sprawozdawczych określonych w art. 11 lit. c) dyrektywy 2016/2284/UE w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE, odnośnie do pobierania i wykorzystywania funduszy unijnych przeznaczonych na wsparcie środków służących realizacji celów niniejszej dyrektywy, należy śledzić wydatki dotyczące obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza na podstawie wspomnianej dyrektywy.

⁴ COM(2018) 321, s. 13.

- (6) Jednym z istotnych celów tego programu jest osiągnięcie większej synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych. W tym celu program powinien przewidywać przyjęcie międzysektorowych programów prac, które mogłyby odnosić się do konkretnych obszarów interwencji, na przykład w odniesieniu do mobilności opartej na sieci i zautomatyzowanej lub paliw alternatywnych. Ponadto program powinien umożliwiać, w ramach każdego sektora, uznawanie za kwalifikowalne niektórych dodatkowych 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.
- (7) Wytyczne dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (zwane dalej „wytycznymi TEN-T”), przedstawione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵, 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 regenerację istniejącej infrastruktury, tak by zapewnić ciągłość sieci.
- (7a) Program ten powinien przyczynić się do ukończenia bazowej sieci TEN-T we wszystkich rodzajach transportu, w tym dróg w państwach członkowskich, które do ukończenia swojej bazowej sieci drogowej wciąż potrzebują znaczących inwestycji.
- (8) Aby osiągnąć cele określone w wytycznych TEN-T, konieczne jest wsparcie w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych oraz brakujących połączeń, a także zapewnienie, w stosownych przypadkach, zgodności wspieranych działań z planami prac dotyczącymi korytarzy ustanowionymi zgodnie z art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz z ogólnym procesem rozwoju sieci pod względem wydajności i interoperacyjności.
- (8a) W szczególności pełne wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w sieci bazowej do 2030 r., jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, wymaga zwiększenia skali wsparcia na szczeblu europejskim i zachęcenia prywatnych inwestorów do udziału.

⁵ 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).

- (8b) Ważnym warunkiem wstępnym pomyślnego ukończenia sieci bazowej TEN-T i zapewnienia skutecznej intermodalności jest także przyłączenie do sieci TEN-T portów lotniczych. Dlatego też pierwszeństwo należy przyznać przyłączaniu portów lotniczych do sieci bazowej TEN-T, tam gdzie połączeń takich brakuje.
- (8c) W odniesieniu do realizacji działań transgranicznych potrzebny jest wysoki stopień integracji w zakresie planowania i wdrażania. Bez nadawania priorytetowej wagi jakimkolwiek z następujących przykładów, integrację tę można wykazać poprzez ustanowienie jednej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania, dwustronnych ram prawnych, akt wykonawczy na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 lub przez dowolną inną formę współpracy.
- (9) Aby odzwierciedlić rosnące przepływy transportowe i rozwój sieci, należy dokonać dostosowania korytarzy sieci bazowej i ich wstępnie zidentyfikowanych odcinków. W celu zachowania spójności i skuteczności rozwoju i koordynacji korytarzy dostosowania te powinny być proporcjonalne. Z tego względu długość korytarzy sieci bazowej nie powinna wzrosnąć o więcej niż 15 %. W odpowiednim czasie dostosowanie korytarzy sieci bazowej powinno uwzględnić wyniki przeglądu wdrażania sieci bazowej, jak przewidziano w art. 54 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.
- (10) Należy wspierać inwestycje na rzecz inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności w całej Unii. W 2017 r. Komisja przedstawiła⁶ strategię „Europa w ruchu”, szeroko zakrojony zestaw inicjatyw mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wdrożenie inteligentnych systemów pobierania opłat drogowych, zmniejszenie poziomu emisji CO₂, zanieczyszczeń powietrza i zagęszczenia ruchu, promowanie mobilności opartej na sieci i autonomicznej oraz zapewnienie odpowiednich warunków i czasu odpoczynku pracownikom. Inicjatywom tym powinno towarzyszyć, w stosownych przypadkach, unijne wsparcie finansowe za pośrednictwem niniejszego programu.

⁶ Komunikat Komisji „Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”, COM(2017) 283.

- (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. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁷ określono wspólne ramy środków na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Unii w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz w celu ograniczenia wpływu transportu na środowisko, a także zobowiązano państwa członkowskie do zapewnienia do dnia 31 grudnia 2025 r. publicznej dostępności punktów ładowania lub tankowania paliw. Jak wskazano we wnioskach Komisji⁸ 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.
- (12) W kontekście swojego komunikatu „Zrównowazona mobilność dla Europy: bezpieczna, oparta na sieci i czysta”⁹ Komisja podkreśliła, że pojazdy zautomatyzowane i zaawansowane systemy łączności sprawią, 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 niepełnosprawne. W tym kontekście Komisja zaproponowała także „Strategiczny plan działania UE na rzecz bezpieczeństwa na drogach” oraz przegląd dyrektywy 2008/096 w sprawie zarządzania infrastrukturą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

⁸ Komunikat Komisji pt. „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”, COM(2017) 675.

⁹ COM(2018) 293.

- (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 oraz z uwzględnieniem limitu 70 % puli przeniesionych środków, wybór projektów kwalifikujących się do finansowania powinien odbywać się z zachowaniem krajowych alokacji w ramach Funduszu Spójności. Pozostałe 30 % puli przeniesionych środków powinno być przydzielane na zasadach konkurencyjnych na projekty zlokalizowane w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych i brakujących połączeń. Komisja powinna wspierać państwa członkowskie kwalifikujące się do finansowania z Funduszu Spójności w ich wysiłkach na rzecz opracowania odpowiedniej rezerwy projektów, zwłaszcza poprzez wzmacnianie potencjału instytucjonalnego zainteresowanych administracji publicznych.]
- (14) W następstwie wspólnego komunikatu w sprawie poprawy mobilności wojskowej w Unii Europejskiej z listopada 2017 r.¹⁰, w planie działania na rzecz mobilności wojskowej – przyjętym w dniu 28 marca 2018 r. przez Komisję i Wysokiego Przedstawiciela Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa¹¹ – podkreślono, iż polityka w zakresie infrastruktury transportowej stanowi okazję do zwiększenia efektów synergii między potrzebami w zakresie obronności a transeuropejską siecią transportową (TEN-T). 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 odpowiednie dla transportu wojskowego, z uwzględnieniem koniecznej modernizacji istniejącej infrastruktury. Finansowanie przez Unię realizacji projektów podwójnego zastosowania powinno odbywać się za pośrednictwem programu w oparciu o szczegółowe programy prac określające stosowne wymogi ustalone w kontekście planu działania.

¹⁰ JOIN(2017) 41.

¹¹ JOIN(2018) 5.

- (15) W wytycznych dotyczących TEN-T uznaje się sieć kompleksową za zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych. Ponadto w swoim komunikacie „Silniejsze i odnowione partnerstwo strategiczne z regionami najbardziej oddalonymi UE”¹² Komisja podkreśliła szczególne potrzeby transportowe regionów najbardziej oddalonych oraz konieczność zapewnienia finansowania unijnego w celu zaspokojenia tych potrzeb, w tym za pośrednictwem programu.
- (16) Biorąc pod uwagę znaczne potrzeby inwestycyjne w kontekście ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r. (szacowane na 350 mld EUR w latach 2021–2027) i sieci kompleksowej TEN-T do 2050 r. oraz inwestycje w zakresie dekarbonizacji, cyfryzacji i transportu miejskiego (szacowane na 700 mld EUR w latach 2021–2027), należy w jak najbardziej efektywny sposób wykorzystać różne unijne programy i instrumenty finansowania, a tym samym zmaksymalizować wartość dodaną inwestycji wspieranych przez Unię. Zostałoby to osiągnięte dzięki usprawnieniu procesu inwestycyjnego, zapewniającemu eksponowanie puli projektów transportowych i spójność między odpowiednimi programami unijnymi, a mianowicie instrumentem „Łącząc Europę”, Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszem Spójności oraz InvestEU. W szczególności należy uwzględnić, w stosownych przypadkach, warunki podstawowe wyszczególnione w załączniku IV rozporządzenia (UE) XXX [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz („CPR”)].

¹² COM(2017) 623.

- (17) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013¹³ 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.
- (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 stanowi odzwierciedlenie podejścia przyjętego w ramach inicjatywy „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”, ze zbiorową odpowiedzialnością za osiągnięcie wartości docelowej dla energii odnawialnej w 2030 r. i zmienionym kontekstem działania z uwzględnieniem ambitnych długoterminowych celów w zakresie dekarbonizacji.

¹³ 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).

- (20) Innowacyjne technologie infrastrukturalne, które umożliwiają przejście na niskoemisyjne systemy energetyczne i transportowe oraz zwiększają bezpieczeństwo dostaw, 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”¹⁴ 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 należy w coraz większym stopniu kłaść nacisk na elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe, magazynowanie energii elektrycznej i projekty inteligentnych sieci. W celu wspierania realizacji unijnych celów w zakresie dekarbonizacji należy odpowiednio uwzględnić i priorytetowo traktować technologie i projekty przyczyniające się do przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Komisja będzie dążyć do zwiększenia liczby projektów w zakresie transgranicznych inteligentnych sieci, innowacyjnych technologii magazynowania oraz przesyłu dwutlenku węgla, przeznaczonych do objęcia wsparciem w ramach programu.
- (20a) Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej powinny umożliwiać racjonalne pod względem kosztów upowszechnianie odnawialnych źródeł energii w Unii i osiągnięcie wiążącego dla Unii celu co najmniej 32 % udziału energii odnawialnej w 2030 r., o czym mowa w art. 3 [przekształconej dyrektywy 2009/28/WE zgodnie z wnioskiem COM(2016) 767], oraz sprzyjać strategicznej absorpcji innowacyjnych technologii w zakresie odnawialnych źródeł energii. Do przykładów kwalifikowalnych technologii należą: produkcja energii z morskiej i lądowej energii wiatrowej, energii słonecznej, zrównoważonej biomasy, energii oceanicznej, energii geotermalnej lub ich połączeń; przyłączenie pochodzącej z tych źródeł energii do sieci oraz elementy dodatkowe, takie jak obiekty służące magazynowaniu lub przekształcaniu energii. Działania kwalifikowalne nie ograniczają się do sektora energii elektrycznej i mogą obejmować inne nośniki energii i potencjalną integrację sektorów, na przykład z sektorami ogrzewania i chłodzenia, przetwarzaniem energii elektrycznej w gaz, magazynowaniem i transportem. Wykaz ten nie jest wyczerpujący, tak by zachować elastyczność odnośnie do osiągnięć technologicznych i rozwoju technologii. Projekty takie nie muszą pociągać za sobą fizycznego połączenia między współpracującymi państwami członkowskimi. Projekty te mogą być zlokalizowane na terytorium tylko jednego zaangażowanego państwa członkowskiego, pod warunkiem że zastosowanie mają kryteria ogólne części IV załącznika.

¹⁴ COM(2017) 718.

- (20b) We wsparciu UE szczególną uwagę należy zwrócić na transgraniczne połączenia energetyczne, w tym te niezbędne do osiągnięcia celów w zakresie elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych, w szczególności ustanowionego przez Radę Europejską na 2020 r. docelowego poziomu 10 % połączeń międzysystemowych. Rozwój elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych ma kluczowe znaczenie dla integrowania rynków, umożliwiając zwiększenie wykorzystania źródeł odnawialnych w systemach oraz odnoszenie korzyści z ich zróżnicowanego portfela w zakresie popytu i podaży energii odnawialnej, morskich sieci wiatrowych i inteligentnych sieci, co prowadzi do integrowania wszystkich krajów w płynny i konkurencyjny rynek energii.
- (21) Osiągnięcie jednolitego rynku cyfrowego opiera się na podstawowej infrastrukturze łączności cyfrowej. Cyfryzacja przemysłu europejskiego i modernizacja sektorów, takich jak transport, energia, opieka zdrowotna i administracja publiczna, zależą od powszechnego dostępu do niezawodnych, przystępnych cenowo sieci o dużej i bardzo dużej przepustowości. Łączność cyfrowa stała się jednym z decydujących czynników eliminowania różnic gospodarczych, społecznych i terytorialnych, służąc wspieraniu modernizacji lokalnych gospodarek i dywersyfikacji działalności gospodarczej. Należy dostosować zakres interwencji podejmowanej w ramach programu w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej, aby odzwierciedlić jej rosnące znaczenie dla całej gospodarki i społeczeństwa. W związku z tym konieczne jest określenie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej, niezbędnych do realizacji celów jednolitego rynku cyfrowego w Unii, a także uchylene rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 283/2014¹⁵.

¹⁵ 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).

- (22) W komunikacie pt. „Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego – W kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego”¹⁶ („strategia na rzecz społeczeństwa gigabitowego”) określono strategiczne cele na rok 2025 r. z myślą o optymalizacji inwestycji w infrastrukturę łączności cyfrowej. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX¹⁷ [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 pozostaną nieopłacalne ekonomicznie na wielu obszarach w Unii ze względu na różne czynniki, takie jak oddalenie tych regionów i ich specyfika terytorialna bądź geograficzna, niska gęstość zaludnienia czy różne kwestie społeczno-gospodarcze. Należy zatem dostosować program pod kątem jego wkładu 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.

¹⁶ COM(2016) 587.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (Dz.U. L z ..., s.).

- (24) Szkoły, uniwersytety, biblioteki, organy administracji lokalnej, 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. 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 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.
- (24a) Niepołączone terytoria na wszystkich obszarach Unii stanowią wąskie gardła i niewykorzystany potencjał jednolitego rynku cyfrowego. Na większości obszarów wiejskich i oddalonych dostęp do wysokiej jakości internetu może odgrywać istotną rolę jako czynnik zapobiegający przepaści cyfrowej, izolacji i wyludnieniu poprzez zmniejszenie kosztów dostawy towarów i usług oraz częściowe zrekompensowanie życia w oddaleniu. Wysokiej jakości łączność internetowa jest niezbędna z punktu widzenia nowych możliwości gospodarczych, takich jak rolnictwo precyzyjne czy rozwój gospodarki ekologicznej na obszarach wiejskich. Program powinien przyczynić się do zapewnienia wszystkim gospodarstwom domowym w Europie – na obszarach wiejskich bądź miejskich – łączności stacjonarnej lub bezprzewodowej o bardzo dużej przepustowości, koncentrując się na tych projektach wdrożeniowych, które dotyczą stwierdzonych niedoskonałości rynku i mogą być realizowane za pomocą dotacji o niskiej intensywności. Z myślą o optymalizacji synergii działań wspieranych w ramach programu należy uwzględnić należy poziom zagęszczenia na danym obszarze podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy oraz poziom finansowania niezbędny do objęcia zasięgiem. Co więcej, program powinien mieć na celu osiągnięcie kompleksowego pokrycia zasięgiem gospodarstw domowych i terytoriów, ponieważ eliminowanie luk w obszarach pokrytych już zasięgiem na późniejszych etapach nie jest oszczędnym rozwiązaniem.
- (25) Ponadto, wykorzystując realizację inicjatywy WiFi4EU, w ramach programu należy nadal wspierać zapewnianie bezpłatnej, 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.

- (26) Rentowność przewidywanych kolejnych generacji usług cyfrowych, takich jak usługi i aplikacje internetu rzeczy, które mają przynieść znaczne korzyści w różnych sektorach i dla całego społeczeństwa, będzie wymagać nieprzerwanego transgranicznego zasięgu systemów 5G, w szczególności w celu umożliwienia użytkownikom i przedmiotom zachowania połączenia w trakcie podróży. Jednocześnie niejasne pozostają scenariusze dotyczące podziału kosztów wdrożenia systemów 5G we wszystkich tych sektorach, a postrzegane ryzyko związane z ich komercyjnym wdrożeniem w niektórych kluczowych obszarach jest bardzo wysokie. Oczekuje się, iż korytarze 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) [...]
- (28) Wdrożenie szkieletowych sieci łączności elektronicznej, w tym podmorskich kabli łączących terytoria europejskie z państwami trzecimi na innych kontynentach bądź łączących wyspy europejskie, regiony najbardziej oddalone lub kraje i terytoria zamorskie, w tym przez unijne wody terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną państw członkowskich, jest konieczne w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury oraz w celu zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii; przyczyni się także do spójności terytorialnej. Projekty takie są jednak często nieopłacalne ekonomicznie bez wsparcia publicznego. Ponadto należy udostępnić wsparcie w celu uzupełnienia europejskich zasobów w zakresie obliczeń wielkiej skali o odpowiednie połączenia o terabitowej przepustowości.

- (29) Działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej powinny wykorzystywać technologię najlepiej dopasowaną do konkretnego projektu, proponując najlepiej wyważone proporcje między najnowszymi technologiami pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci oraz opłacalności, i powinny być traktowane priorytetowo za pomocą programów prac, z uwzględnieniem kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości mogą obejmować infrastrukturę pasywną w celu maksymalizacji korzyści społeczno-gospodarczych oraz korzyści dla środowiska. Ponadto przy ustalaniu priorytetów działań należy 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. Program powinien zatem nadal przewidywać specjalne zaproszenia umożliwiające połączenie dotacji unijnych oraz innych źródeł finansowania.

- (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 skorygowania niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych sytuacji w zakresie inwestycji, w szczególności w przypadkach gdy działania nią są ekonomicznie rentowne, w proporcjonalny sposób, bez powielania bądź wypierania finansowania prywatnego, i powinny przedstawiać wyraźną europejską wartość dodaną.
- (33) Aby sprzyjać zintegrowanemu rozwojowi cyklu innowacji, konieczne jest zapewnienie komplementarności między innowacyjnymi rozwiązaniami opracowanymi w kontekście unijnych programów ramowych w zakresie badań naukowych i innowacji a innowacyjnymi rozwiązaniami wdrażanymi przy wsparciu ze strony instrumentu „Łącząc Europę”. W tym celu synergia z programem „Horyzont Europa” zapewnią, aby: a) potrzeby badawcze i inwestycyjne w obszarach transportu, energii i technologii cyfrowych w UE zostały zidentyfikowane i ustalone w trakcie procesu planowania strategicznego programu „Horyzont Europa”; b) instrument „Łącząc Europę” służył wsparciu szeroko zakrojonego rozwoju i wdrożenia innowacyjnych technologii i rozwiązań w zakresie infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej, w szczególności tych, które są rezultatem programu „Horyzont Europa”; c) ułatwiona 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 finansami¹⁸, dla Parlamentu Europejskiego i Rady podczas rocznej procedury budżetowej].

¹⁸ Dz.U. C 373 z 20.12.2013, s. 1.

- (35) Na poziomie Unii europejski semestr na rzecz koordynacji polityki gospodarczej zapewnia ramy dla określania krajowych priorytetów w zakresie reform oraz monitorowania ich realizacji. W celu wspierania tych priorytetów państwa członkowskie opracowują krajowe wieloletnie strategie inwestycyjne. Strategie te powinny być przedstawiane wraz z rocznymi krajowymi programami reform jako sposób na określenie i skoordynowanie priorytetowych projektów inwestycyjnych, które mają być wspierane ze środków krajowych lub unijnych. Mają również pomóc w wykorzystywaniu unijnego finansowania w spójny sposób oraz maksymalizowaniu wartości dodanej wsparcia finansowego, otrzymywanego w szczególności za pośrednictwem, w stosownych przypadkach, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności, Europejskiego Instrumentu Stabilizacji Inwestycji, Funduszu InvestEU oraz instrumentu „Łącząc Europę”. Wsparcie finansowe powinno również być wykorzystywane, w stosownych przypadkach, w sposób zgodny z unijnymi i krajowymi planami w zakresie energii i klimatu.
- (36) Do niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają horyzontalne przepisy finansowe przyjęte przez Parlament Europejski i Radę na podstawie art. 322 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Przepisy te, ustanowione rozporządzeniem finansowym, określają w szczególności procedurę ustanawiania i wykonania budżetu w drodze dotacji, zamówień, nagród i wykonania pośredniego oraz przewidują kontrole wykonywania obowiązków przez podmioty upoważnione do działań finansowych. [Przepisy przyjęte na podstawie art. 322 TFUE dotyczą również ochrony budżetu Unii w przypadku uogólnionych braków w zakresie praworządności w państwach członkowskich, jako że poszanowanie praworządności jest niezbędnym warunkiem wstępnym należytego zarządzania finansami i skutecznego unijnego finansowania.]
- (37) Wyboru rodzajów finansowania oraz metod realizacji na podstawie niniejszego rozporządzenia należy dokonywać na podstawie ich potencjału w zakresie osiągnięcia szczegółowych celów działań i możliwości uzyskania rezultatów, z uwzględnieniem w szczególności kosztów kontroli, obciążeń administracyjnych oraz spodziewanego ryzyka niezgodności z wymogami. Należy rozważyć zastosowanie płatności ryczałtowych, stawek ryczałtowych i kosztów jednostkowych, a także formę finansowania niepowiązanego z kosztami, o którym mowa w art. 125 ust. 1 rozporządzenia finansowego.

- [(38) Państwa trzecie będące członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) mogą uczestniczyć w programach unijnych w ramach współpracy ustanowionej na mocy porozumienia EOG, które przewiduje realizację programów w drodze decyzji przyjętej na mocy tej umowy. Państwa trzecie mogą brać udział także w oparciu o inne instrumenty prawne. Należy wprowadzić w niniejszym rozporządzeniu specjalny przepis dotyczący przyznawania niezbędnych praw i dostępu właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu, Europejskiemu Urzędowi ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz Europejskiemu Trybunałowi Obrachunkowemu, aby umożliwić im pełne wykonywanie ich odpowiednich kompetencji.]
- (39) Rozporządzenie finansowe ustanawia zasady udzielania dotacji. Aby uwzględnić specyfikę działań wspieranych w ramach programu oraz zapewnić ich spójną realizację w sektorach objętych programem, należy przewidzieć dodatkowe wskazówki dotyczące kryteriów kwalifikowalności i kryteriów wyboru.

(40) Zgodnie z rozporządzeniem finansowym, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013¹⁹, rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95²⁰, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96²¹ i rozporządzeniem Rady (UE) 2017/193²² interesy finansowe Unii należy chronić za pomocą proporcjonalnych środków, w tym środków zapobiegania nieprawidłowościom i nadużyciom finansowym, ich wykrywania, korygowania i dochodzenia, a także odzyskiwania środków straconych, nienależnie wypłaconych lub nieodpowiednio wykorzystanych oraz, w stosownych przypadkach, nakładania sankcji administracyjnych. W szczególności, zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniem (Euratom, WE) nr 2185/96 Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) może prowadzić dochodzenia administracyjne, w tym kontrole na miejscu i inspekcje, w celu ustalenia, czy miały miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiegokolwiek inne nielegalne działanie, naruszające interesy finansowe Unii. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1939 Prokuratura Europejska (EPPO) może prowadzić dochodzenia i ścigać nadużycia finansowe i inne przestępstwa naruszające interesy finansowe Unii, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1371²³. 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.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczenia 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).

²⁰ 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).

²¹ Rozporządzenie Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2).

²² 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).

²³ 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).

- (41) Zgodnie z [odniesienie powinno zostać uaktualnione stosownie do nowej decyzji w sprawie KTZ: art. 94 decyzji Rady 2013/755/UE²⁴] osoby i podmioty mające siedzibę w krajach i terytoriach zamorskich (KTZ) kwalifikują się do finansowania z zastrzeżeniem zasad i celów programu oraz ewentualnych uzgodnień mających zastosowanie do państwa członkowskiego, z którym dany kraj lub terytorium zamorskie są powiązane.
- (42) Unia powinna dążyć do zapewnienia spójności i synergii z unijnymi programami w zakresie polityki zewnętrznej, z uwzględnieniem pomocy przedakcesyjnej wynikającej z zobowiązań podjętych w kontekście komunikatu „Wiarygodna perspektywa rozszerzenia dla Bałkanów Zachodnich oraz zwiększone zaangażowanie UE w tym regionie”²⁵.
- (43) W przypadku gdy państwa trzecie lub podmioty z siedzibą w państwach trzecich uczestniczą w działaniach przyczyniających się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, pomoc finansowa powinna być dostępna tylko wtedy, gdy jest ona niezbędna do osiągnięcia celów tych projektów. W odniesieniu do części dotyczącej projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej współpraca między jednym państwem członkowskim lub kilkoma państwami członkowskimi a państwem trzecim (w tym Wspólnotą Energetyczną) powinna spełniać wymogi określone w art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX [dyrektywa w sprawie energii odnawialnej] odnośnie do potrzeby fizycznego połączenia z UE.
- (44) Zgodnie z pkt 22 i 23 Porozumienia międzyinstytucjonalnego na rzecz lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.²⁶ zachodzi potrzeba oceny funduszy w oparciu o informacje zgromadzone w kontekście konkretnych wymogów dotyczących monitorowania, 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.

²⁴ Dz.U. L 344 z 19.12.2013, s. 1.

²⁵ COM(2018) 65.

²⁶ 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. 1–14.

- (45) Należy wdrożyć odpowiednie środki monitorowania i sprawozdawczości, w tym wskaźniki, aby przedstawiać postępy w realizacji programu pod kątem osiągnięcia celów ogólnych i szczegółowych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Wspomniany system sprawozdawczości dotyczącej realizacji celów zapewnia gromadzenie danych na potrzeby monitorowania realizacji programu i jego rezultatów w sposób wydajny, skuteczny i terminowy. Konieczne jest nałożenie proporcjonalnych wymogów sprawozdawczych na odbiorców środków unijnych w celu zebrania odpowiednich danych na potrzeby programu.
- (46) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do przyjmowania programów prac. Uprawnienia te są wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁷.
- (47) W celu dostosowania, w razie potrzeby, wskaźników stosowanych do monitorowania realizacji programu, orientacyjnych wartości procentowych zasobów budżetowych przydzielonych na poszczególne cele szczegółowe w sektorze transportu, a także definicji transportowych korytarzy sieci bazowej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian w częściach I, II i III załącznika do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady 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.

²⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (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 913/2010²⁸ 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:

²⁸ 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).

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 w rozumieniu art. 2 ust. 1 dyrektywy 2014/94/UE;
- c) [...]
- d) „działanie łączone” oznacza działanie wspierane z budżetu UE, w tym działanie w ramach instrumentów łączonych zgodnie z art. [2 pkt 6] rozporządzenia (UE, Euratom) 2018/XXX („rozporządzenie finansowe”), łączące bezzwrotne formy wsparcia lub instrumenty finansowe z budżetu UE oraz zwrotne formy wsparcia z instytucji finansowania rozwoju lub innych publicznych instytucji finansowych, a także z komercyjnych instytucji finansowych i od inwestorów;

- e) „sieć kompleksowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- f) „sieć bazowa” oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) 1315/2013;
- g) „korytarze sieci bazowej” oznaczają instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, oraz wymieniony w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- ga) „połączenie transgraniczne” w sektorze transportu oznacza będący przedmiotem wspólnego zainteresowania projekt, który zapewnia ciągłość sieci TEN-T między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;
- gb) „brakujące połączenie” w sektorze transportu oznacza brakujący element infrastruktury sieci TEN-T, który utrudnia osiągnięcie ciągłości sieci TEN-T i wymaga inwestycji w element infrastruktury;
- gc) „infrastruktura podwójnego zastosowania” oznacza infrastrukturę sieci transportowej, która odpowiada na potrzeby zarówno obronności, jak i sektorów cywilnych;
- h) „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza projekt wybrany lub kwalifikujący się do wyboru w ramach umowy o współpracy lub innego rodzaju uzgodnień między co najmniej dwoma państwami członkowskimi bądź uzgodnień między co najmniej jednym państwem członkowskim a państwem trzecim lub państwami trzecimi, jak określono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX²⁹ [dyrektywa w sprawie energii odnawialnej] w zakresie planowania lub upowszechniania energii odnawialnej, zgodnie z kryteriami określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- 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;

²⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX z dnia ... w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. C z, s.).

- j) „systemy 5G” oznaczają zestaw elementów infrastruktury cyfrowej opartych na normach uzgodnionych na poziomie światowym w zakresie technologii łączności ruchomej i bezprzewodowej, wykorzystywanej na potrzeby łączności i usług o wartości dodanej, o zaawansowanych parametrach eksploatacyjnych, takich jak bardzo wysokie wskaźniki i możliwości przesyłu danych, łączność o niskim poziomie opóźnień, bardzo wysoka niezawodność bądź obsługiwanie dużej liczby połączonych urządzeń;
- k) „korytarz 5G” oznacza szlak transportowy, drogę, linię kolejową lub śródlądową drogę wodną, w pełni objęte infrastrukturą łączności cyfrowej, w szczególności systemami 5G, umożliwiającą nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych, takich jak mobilność oparta na sieci i zautomatyzowana lub podobne usługi w zakresie inteligentnej mobilności dla kolei;
- l) „operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową i energetyczną” oznaczają fizyczne i wirtualne zasoby technologii informacyjno-komunikacyjnych („ICT”), uzupełniające infrastrukturę łączności, wspierające przepływ, przechowywanie, przetwarzanie i analizę danych dotyczących transportu lub infrastruktury energetycznej;
- m) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt określony w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 lub w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013 lub w art. 8 niniejszego rozporządzenia;
- n) „prace studyjne” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, takie jak analizy przygotowawcze, tworzenie map infrastruktury, studia wykonalności, analizy oceniające, testy i analizy zatwierdzające, w tym w formie oprogramowania, oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do zdefiniowania i opracowania projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego;
- o) „podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy” oznaczają podmioty, które ze względu na swoją misję, charakter lub lokalizację mogą bezpośrednio lub pośrednio generować istotne korzyści społeczno-gospodarcze dla obywateli, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych znajdujących się w ich otoczeniu;
- 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 pkt 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.

Artykuł 3

Cele

1. Głównym celem programu jest rozwój, modernizacja i ukończenie transeuropejskich sieci w dziedzinach transportu, energii i technologii cyfrowych, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej, z uwzględnieniem: długoterminowych zobowiązań do obniżenia emisyjności, spójności terytorialnej i integracji rynku wewnętrznego oraz z naciskiem na synergię między sektorami.
2. Program ma następujące cele szczegółowe:
 - a) w sektorze transportu:
 - (i) zgodnie z celami rozporządzenia (UE) nr 1315/2013: przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności;
 - (ii) przyczynianie się do rozwoju infrastruktury transportowej podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania w celu poprawy mobilności wojskowej w obrębie UE i poza nią;
 - b) w sektorze energii: przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących dalszej integracji wewnętrznego rynku energii, interoperacyjności sieci w wymiarze ponadgranicznym i ponadsektorowym, ułatwiających dekarbonizację i zapewniających bezpieczeństwo dostaw, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej;

- c) w sektorze technologii cyfrowych: przyczynianie się do upowszechnienia sieci cyfrowych o bardzo dużej przepustowości oraz systemów 5G, do zwiększenia odporności i przepustowości cyfrowych sieci szkieletowych, jak również do cyfryzacji sieci transportowych i energetycznych.

Artykuł 4

Budżet

1. Pulę środków finansowych na realizację programu na okres 2021–2027 ustala się na [42 265 493 000 EUR według cen bieżących].
2. Podział tej kwoty jest następujący:
 - a) [30 615 493 000 EUR] na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), w tym:
 - (i) [kwota 12 830 000 000 EUR] z klastra europejskich inwestycji strategicznych;
 - (ii) [kwota 11 285 493 000 EUR] [przeniesiona z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do otrzymania środków z Funduszu Spójności];
 - (iii) [kwota 6 500 000 000 EUR] z klastra obronnego na cel szczegółowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii);
 - b) [8 650 000 000 EUR] na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), z czego maksymalnie 15 % na projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej;
 - c) [3 000 000 000 EUR] 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 do 1 % kwoty, o której mowa w ust. 1, może zostać wykorzystane na pomoc techniczną i administracyjną w ramach realizacji programu oraz wytycznych sektorowych, między innymi na działania przygotowawcze oraz w zakresie monitorowania, kontroli, audytu i oceny, w tym na systemy informatyczne dla przedsiębiorstw. Kwota ta może być również wykorzystywana do finansowania środków towarzyszących w celu wsparcia przygotowania projektów.
5. Zobowiązania budżetowe z tytułu działań trwających dłużej niż jeden rok budżetowy można rozłożyć na kilka lat na roczne raty.
6. Bez uszczerbku dla rozporządzenia finansowego wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym programie prac mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2021 r.
7. [Kwota przeniesiona z Funduszu Spójności jest wykonywana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z zastrzeżeniem ust. 8 i bez uszczerbku dla art. 14 ust. 2 lit. b).]
8. [Jeśli chodzi o kwoty przeniesione z Funduszu Spójności, 30 % tych kwot udostępnia się niezwłocznie wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych i brakujących połączeń. Do dnia 31 grudnia 2023 r. wybór projektów kwalifikujących się do finansowania odbywa się z zachowaniem krajowych alokacji z Funduszu Spójności w odniesieniu do 70 % przeniesionych zasobów. Poczynając od dnia 1 stycznia 2024 r., przeniesione na rzecz programu środki, których nie przewidziano na realizację projektu w dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną przekazane wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.]
- 8a. Kwoty przeniesione z Funduszu Spójności nie będą wykorzystywane do finansowania międzysektorowych programów prac i działań łączonych.

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

[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.

2. Bez uszczerbku dla art. 8 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 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.]

Artykuł 6

Realizacja i formy finansowania unijnego

1. Program jest wykonywany według metody zarządzania bezpośredniego zgodnie z rozporządzeniem finansowym lub według metody zarządzania pośredniego z podmiotami, o których mowa w art. [62 ust. 1 lit. c)] rozporządzenia finansowego.
2. Program może zapewniać wkłady Unii w dowolnej formie przewidzianej w rozporządzeniu finansowym, w szczególności w postaci dotacji i zamówień. Może przyczyniać się do działań łączonych zgodnie z rozporządzeniem w sprawie InvestEU oraz tytułem X rozporządzenia finansowego. Wkład Unii w działania łączone nie może przekraczać 10 % kwoty budżetowej określonej w art. 4 ust. 1 z wyłączeniem kwoty przeniesionej z Funduszu Spójności.

3. Komisja może przekazać uprawnienia do realizacji części programu agencjom wykonawczym zgodnie z art. [69] rozporządzenia finansowego, mając na uwadze wymogi dotyczące optymalizacji zarządzania i efektywności programu w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych.
4. Z wkładów na mechanizm wzajemnego ubezpieczenia można pokryć ryzyko związane z odzyskaniem środków należnych od beneficjentów i wkłady te uznaje się za wystarczającą gwarancję zgodnie z rozporządzeniem finansowym. Zastosowanie mają przepisy przewidziane w [art. X] rozporządzenia XXX [rozporządzenie zastępujące rozporządzenie dotyczące funduszu gwarancyjnego].

Artykuł 7

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej

1. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej powinny być objęte umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem między państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w dyrektywie (UE) 2018/XXX [dyrektywa w sprawie energii odnawialnej]. Projekty te identyfikuje się zgodnie z kryteriami i procedurą 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 kryteriów kwalifikacji i określenia szczegółów procesu wyboru projektów oraz publikuje metody oceny wkładu projektów w realizację ogólnych kryteriów oraz oceny ogólnych 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 zawiera dowody na istnienie znacznych oszczędności kosztów lub korzyści pod względem integracji systemów, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji;
 - 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.
6. Ułatwiając projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej, program zapewni możliwość finansowania skoordynowanego z ramami umożliwiającymi upowszechnianie energii odnawialnej, o których to ramach mowa w art. 3 ust. 5 [dyrektywy (UE) 2018/XXX w sprawie energii odnawialnej], oraz z unijnym mechanizmem finansowania energii ze źródeł odnawialnych, o którym mowa w art. 33 [rozporządzenia (UE) 2018/XXXX w sprawie zarządzania unią energetyczną]. Kwota, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. b) rozdzielona na cele w zakresie energii odnawialnej, w szczególności środki dostępne na ich rzecz, może być wykorzystywana do współfinansowania unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowionego na mocy [rozporządzenia (UE) 2018/XXXX w sprawie zarządzania unią energetyczną]. Szczegółowe zasady dotyczące współfinansowania przez część instrumentu „Łącząc Europę” dotyczącą projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej i unijny mechanizm finansowania energii ze źródeł odnawialnych, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia [w sprawie zarządzania], określone zostaną w akcie wykonawczym dotyczącym mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych, na czas przed wejściem w życie rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Artykuł 8

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej przyczyniają się do osiągnięcia celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. c).
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 wdrażania i zapewnienia dostępu do sieci o bardzo dużej przepustowości i systemów 5G, zdolnych do obsługi połączeń gigabitowych na obszarach, gdzie znajdują się podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy, należy traktować priorytetowo, uwzględniając ich potrzeby w zakresie łączności oraz dodatkowy obszar objęty zasięgiem, zgodnie z częścią V załącznika. Jednostkowe wdrożenia dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy mogą być wspierane, o ile nie jest to ekonomicznie nieproporcjonalne lub fizycznie niewykonalne;
 - b) działania przyczyniające się do zapewnienia lokalnej łączności bezprzewodowej bardzo wysokiej jakości w społecznościach lokalnych, zgodnie z częścią V załącznika;
 - c) jeśli chodzi o działania przyczyniające się do wdrożenia systemów 5G, pierwszeństwo należy przyznawać budowie korytarzy 5G, w tym w ramach transeuropejskich sieci transportowych, z uwzględnieniem jej społeczno-gospodarczego znaczenia dla wszelkich obecnie zainstalowanych rozwiązań technologicznych, stosując podejście perspektywiczne. Należy również uwzględniać stopień, w jakim działanie przyczynia się do zapewnienia zasięgu wzdłuż głównych tras transportowych, umożliwiając nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych. Orientacyjny wykaz projektów, które mogłyby skorzystać ze wsparcia, znajduje się w części V załącznika;

- d) projekty mające na celu ustanowienie lub wzmocnienie transgranicznych sieci szkieletowych łączących Unię z państwami trzecimi i wzmacniających połączenia między sieciami łączności elektronicznej w obrębie terytorium Unii, w tym połączenia wykorzystujące podmorskie kable, należy traktować priorytetowo w zależności od tego, w jakim stopniu przyczyniają się istotnie do zwiększenia efektywności, odporności i przepustowości tych sieci łączności elektronicznej;
- e) [...]
- 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;
- g) stopień, w jakim wdrażana technologia jest najlepiej dopasowana do konkretnego projektu, proponując najlepiej wyważone proporcje między najnowszymi technologiami pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci oraz opłacalności.

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. Działania te obejmują prace studyjne, roboty i inne towarzyszące środki niezbędne do zarządzania programem i jego realizacji oraz wytyczne sektorowe.
2. W sektorze transportu do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:
 - a) działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych sieci na potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, morskiej i infrastruktury śródlądowych dróg wodnych:
 - (i) działania wdrażające sieć bazową zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące połączeń transgranicznych i brakujących połączeń, takich jak te wymienione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci bazowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. Działania wdrażające sieć bazową mogą obejmować powiązane elementy znajdujące się w sieci kompleksowej, w przypadku gdy jest to niezbędne do optymalizacji inwestycji i zgodnie z trybami określonymi w programach prac, o których mowa w art. 19 niniejszego rozporządzenia;

- (ii) działania dotyczące transgranicznych połączeń sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, takich jak te wymienione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także działania dotyczące elementów sieci kompleksowej zlokalizowanych w państwach członkowskich, które nie mają granicy lądowej z innym państwem członkowskim, oraz działania dotyczące prac studyjnych mających na celu rozwój sieci kompleksowej;
 - (iii) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (iv) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania mające na celu połączenie sieci transeuropejskiej z sieciami infrastruktury państw sąsiadujących, jak określono w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (v) działania związane z morskimi i śródlądowymi portami sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.
- b) działania związane z inteligentną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, bezpieczną i chronioną mobilnością:
- (i) działania wspierające autostrady morskie zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (ii) działania wspierające systemy aplikacji telematycznych, zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, na potrzeby odnośnych rodzajów transportu, w tym w szczególności:
 - na potrzeby kolei: ERTMS;
 - na potrzeby śródlądowych dróg wodnych: RIS;
 - na potrzeby transportu drogowego: ITS;
 - na potrzeby transportu morskiego: VTMS i usługi e-Maritime, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak pojedynczy punkt kontaktowy w sprawach morskich, systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej;

- na potrzeby transportu lotniczego: systemy zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności te, które wynikają z systemu SESAR;
- (iii) działania wspierające zrównoważone usługi transportu towarowego zgodnie z art. 32 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i działania służące ograniczeniu u źródła hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym obejmujące modernizację obecnie używanego taboru;
- (iv) działania wspierające nowe technologie i innowacje, w tym automatyzację, zaawansowane usługi transportowe, integrację modalną i infrastrukturę paliw alternatywnych, zgodnie z art. 33 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (v) działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności, zwłaszcza przynoszące efekty korytarzowe/sieciowe, zgodnie z art. 3 lit. o) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (vi) działania służące wdrożeniu bezpiecznej i chronionej infrastruktury oraz mobilności, w tym w zakresie bezpieczeństwa drogowego, zgodnie z art. 34 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (vii) działania poprawiające odporność infrastruktury transportowej, w tym na zmiany klimatu i klęski żywiołowe;
- (viii) działania poprawiające przystępność infrastruktury transportowej dla wszystkich użytkowników zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (ix) działania dostosowujące infrastrukturę transportową do celów bezpieczeństwa i odprawy granicznej.

- c) W ramach celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii): działania lub konkretne zadania w ramach działania, wspierające rozwój infrastruktury transportowej podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania.

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 projekty dotyczące innowacyjnych rozwiązań, jak również magazynowania energii odnawialnej, oraz ich opracowanie, zdefiniowane w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 7 niniejszego rozporządzenia.

4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:

- a) działania wspierające wdrażanie i zapewnianie dostępu do sieci o bardzo dużej przepustowości i systemów 5G, zdolnych do obsługi połączeń gigabitowych na obszarach, gdzie znajdują się podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy;
- b) działania wspierające zapewnianie w społecznościach lokalnych bardzo wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach;
- c) działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G w odniesieniu do wszystkich głównych szlaków transportowych, w tym transeuropejskich sieci transportowych;
- d) działania wspierające wdrażanie sieci szkieletowych, w tym kabli podmorskich, w państwach członkowskich oraz między nimi, a także pomiędzy Unią a państwami trzecimi;
- e) [...]
- 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

1. Działania przyczyniające się 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. Tego rodzaju działania wdraża się poprzez specjalne, międzysektorowe 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 pomocnicze, które mogą nie być 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 pomocniczych nie przekracza 20 % łącznych kosztów kwalifikowalnych działania; oraz
 - b) te elementy pomocnicze dotyczą sektorów transportu, energii lub technologii cyfrowych; oraz
 - c) te elementy pomocnicze 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;
 - b) podmioty prawne z siedzibą w państwie trzecim stowarzyszonym z programem lub w krajach i terytoriach zamorskich;

- 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 lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.
 5. Kwalifikowalne są jedynie wnioski złożone przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub – za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bądź podmioty publiczne lub prywatne. Państwo członkowskie może podjąć decyzję, że w odniesieniu do konkretnego programu prac lub konkretnej kategorii zastosowań, wnioski mogą być składane bez jego zgody. W takim przypadku na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego informację o tym zamieszcza się w odpowiednim programie prac i w zaproszeniu do składania wniosków.

Artykuł 11a

Szczegółowe wymogi kwalifikowalności dotyczące wsparcia infrastruktury transportowej podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania

1. Działania dotyczące infrastruktury transportowej podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania, o której mowa w art. 9 ust. 2 lit. c), podlegają następującym dodatkowym wymogom kwalifikowalności:
 - a) wnioski składane są przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub – za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez podmioty prawne z siedzibą w państwach członkowskich;
 - b) działania są zlokalizowane w bazowej lub kompleksowej sieci TEN-T i odpowiadają odcinkom lub węzłom wskazanym przez państwa członkowskie w załącznikach do dokumentu „Wymagania wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią” przyjętym przez Radę w dniu 20 listopada 2018 r.³⁰;

³⁰ ST 13674/18.

- c) działania mogą odnosić się zarówno do modernizacji istniejących elementów infrastruktury, jak i do budowy nowych elementów infrastruktury w celu poprawy mobilności wojskowej w sieci TEN-T, z uwzględnieniem wymogów dotyczących infrastruktury określonych w załącznikach do dokumentu „Wymagania wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią”, technicznej i ekonomicznej wykonalności i znaczenia dla podwójnego zastosowania;
- d) bez uszczerbku dla art. 15 pełen koszt infrastruktury podwójnego zastosowania kwalifikuje się do wsparcia w ramach kwoty określonej w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii). Działania wdrażające wymóg w zakresie infrastruktury w stopniu wykraczającym poza poziom wymagany w odniesieniu do podwójnego zastosowania, są kwalifikowalne; niemniej jednak ich koszt jest kwalifikowalny jedynie do poziomu kosztów odpowiadających poziomowi wymogów w zakresie podwójnego zastosowania. Działania dotyczące infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie do celów wojskowych nie są kwalifikowalne.
- e) Działania na podstawie niniejszego artykułu mogą być finansowane wyłącznie w ramach kwoty określonej w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii).

2. Komisja przyjmie akt wykonawczy określający, w razie potrzeby, wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań w zakresie infrastruktury podwójnego zastosowania.

ROZDZIAŁ III

DOTACJE

Artykuł 12

Dotacje

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

Artykuł 13

Kryteria wyboru

1. Przejrzyste kryteria wyboru określa się w programach prac, o których mowa w art. 19, i w zaproszeniach do składania wniosków, uwzględniając, w odpowiednim zakresie, następujące elementy:
 - a) skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe (korzyści i koszty);
 - b) aspekty innowacyjności, bezpieczeństwa, interoperacyjności i przystępności;
 - c) wymiar transgraniczny;
 - d) synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych;
 - e) zaawansowanie danego działania w rozwoju projektu;
 - f) racjonalność proponowanego planu realizacji;
 - g) efekt katalizatora unijnej pomocy finansowej dla inwestycji;
 - h) potrzeba przezwyciężenia przeszkód finansowych, takich jak rentowność ekonomiczna lub brak finansowania rynkowego;

- i) spójność z unijnymi i krajowymi planami w zakresie energii i klimatu.
2. Przy ocenie wniosków pod kątem kryteriów wyboru uwzględnia się, w odpowiednich przypadkach, odporność na niekorzystne skutki zmian klimatu poprzez ocenę wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka, z uwzględnieniem odpowiednich środków dostosowawczych.
3. Ocena wniosków pod kątem kryteriów wyboru musi zapewniać, aby w stosownych przypadkach, jak określono w programie prac, działania wspierane przez program, które obejmują technologię pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu były kompatybilne technicznie z systemami EGNOS/Galileo i Copernicus.
4. Ocena wniosków w sektorze transportu pod kątem kryteriów wyboru, o których mowa w ust. 1, musi – w stosownych przypadkach – zapewniać, aby proponowane działania były spójne z planami prac dotyczącymi korytarzy i aktami wykonawczymi zgodnie z art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz uwzględniały konsultacyjną opinię odpowiedzialnego koordynatora europejskiego zgodnie z art. 45 ust. 8 tego rozporządzenia.
5. Jeśli chodzi o projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej, kryteria wyboru określone w programach prac oraz zaproszeniach do składania wniosków muszą uwzględniać warunki określone w art. 7 ust. 4.
6. Jeśli chodzi o działania dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej, kryteria wyboru określone w programach prac oraz zaproszeniach do składania wniosków muszą uwzględniać warunki określone w art. 8 ust. 3.

Artykuł 14

Stopy współfinansowania

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

2. W przypadku robót w sektorze transportu stosuje się następujące maksymalne stopy współfinansowania:
- a) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (i), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 50 % dla działań związanych z połączeniami transgranicznymi na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu, dla działań wspierających systemy aplikacji telematycznych, dla działań wspierających nowe technologie i innowacje, dla działań wspierających poprawę infrastruktury na potrzeby bezpieczeństwa, ochrony i odpraw granicznych zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi oraz dla działań zlokalizowanych w regionach najbardziej oddalonych;
 - aa) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 85 %, jeżeli niezbędne zasoby zostaną przeniesione na rzecz programu zgodnie z art. 4 ust. 9.
 - b) jeśli chodzi o kwoty przeniesione z Funduszu Spójności, maksymalnymi stopami współfinansowania są stopy mające zastosowanie do Funduszu Spójności określone w rozporządzeniu (UE) XXX [CPR]. Przedmiotowe stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 85 % w przypadku działań dotyczących połączeń transgranicznych, na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu oraz w przypadku działań dotyczących brakujących połączeń;
 - c) jeśli chodzi o działania dotyczące połączeń transgranicznych, podwyższone maksymalne stopy współfinansowania przewidziane w lit. a) i b) mogą być stosowane jedynie w odniesieniu do działań, które wykazują wysoki stopień integracji procesów planowania i wdrażania działania, do celów kryterium wyboru, o którym mowa w art. 13 ust. 1 lit. c), na przykład poprzez ustanowienie jednej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania, dwustronnych ram prawnych lub poprzez akt wykonawczy na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

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;
 - b) stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 75 % dla działań przyczyniających się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które w oparciu o dowody, o których mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 347/2013, zapewniają wysoki poziom regionalnego lub ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw, zwiększają poziom solidarności w Unii lub obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.
4. W przypadku robót w sektorze technologii cyfrowych stosuje się następujące maksymalne stopy współfinansowania: w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. c), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podniesione do 50 % dla działań, które mają wyraźny wymiar transgraniczny, takich jak zapewnienie nieprzerwanego zasięgu systemów 5G wzdłuż głównych szlaków transportowych lub wdrożenie sieci szkieletowych między państwami członkowskimi oraz między Unią a państwami trzecimi, oraz do wysokości 75 % dla działań wdrażających połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy. Działania w zakresie zapewniania lokalnej łączności bezprzewodowej w społecznościach lokalnych, o ile są realizowane poprzez dotacje o niskiej wartości, mogą być finansowane poprzez unijną pomoc finansową pokrywającą do 100 % kosztów kwalifikowalnych, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania.
5. Maksymalną stopą współfinansowania mającą zastosowanie do działań wybranych w ramach międzysektorowych programów prac, o których mowa w art. 10, jest najwyższa dopuszczalna stopa współfinansowania mająca zastosowanie do danych sektorów.

Artykuł 15

Koszty kwalifikowalne

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

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

Artykuł 16

Połączenie dotacji z innymi źródłami finansowania

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

Artykuł 17

Obniżenie lub zakończenie dotacji

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

Artykuł 18

Finansowanie skumulowane, uzupełniające i łączone

1. Działanie, które otrzymało wkład w ramach programu, może również otrzymać wkład z dowolnego programu unijnego, w tym z funduszy objętych zarządzaniem dzielonym, pod warunkiem że wkład z obu programów nie pokrywa tych samych kosztów. Zasady poszczególnych unijnych programów zapewniających wkład mają zastosowanie do ich odpowiednich wkładów na rzecz działania. Finansowanie skumulowane nie może przekraczać łącznych kosztów kwalifikowalnych działania, a wsparcie z różnych programów unijnych można obliczyć proporcjonalnie, zgodnie z dokumentami określającymi warunki wsparcia.

2. Działania spełniające poniższe łączne warunki porównawcze:

- 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], 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.
2. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktu wykonawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 niniejszego rozporządzenia. Jeżeli komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W sektorze energii szczególnie uwzględniać należy projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania powiązane mające na celu dalszą integrację wewnętrznego rynku energii, zakończenie izolacji energetycznej i wyeliminowanie wąskich gardeł w międzysystemowych połączeniach elektroenergetycznych, a nacisk należy kłaść na projekty, które przyczyniają się do osiągnięcia docelowego poziomu 10 % połączeń międzysystemowych, oraz na projekty, które przyczyniają się do synchronizacji systemów elektroenergetycznych z sieciami UE.

Artykuł 19a

Przyznawanie pomocy finansowej Unii

1. Każdorazowo po zaproszeniu do składania wniosków na podstawie programu prac, o którym mowa w art. 19, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22, podejmuje decyzję w sprawie kwoty pomocy finansowej, która zostanie przyznana wybranym projektom lub ich częściom. Komisja określa warunki i metody realizacji projektów.

2. Komisja informuje beneficjentów i zainteresowane państwa członkowskie o każdej przyznanej pomocy finansowej. Obejmuje to zmiany dotyczące kwot dotacji w czasie realizacji umów o udzielenie dotacji oraz informacje na temat ostatecznie wypłaconych kwot.
3. Komisja zapewni państwom członkowskim dostęp do sprawozdań złożonych przez beneficjentów w odniesieniu do działań zlokalizowanych na terytorium tych państw, jak określono w poszczególnych umowach o udzielenie dotacji.

Artykuł 20

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. Wskaźniki, które należy przedstawić w sprawozdaniu z postępów w realizacji programu pod kątem osiągnięcia celów ogólnych i szczegółowych określonych w art. 3, określono w części I załącznika.
2. Aby zapewnić skuteczną ocenę postępów w realizacji programu pod kątem osiągnięcia jego celów, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 24, dotyczących zmiany części I załącznika w celu dokonania przeglądu lub uzupełnienia wskaźników, jeśli uzna to za konieczne, oraz w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przepisami w zakresie ustanowienia ram monitorowania i oceny.
3. System sprawozdawczości dotyczącej realizacji celów zapewnia wydajne, skuteczne i terminowe gromadzenie danych na potrzeby monitorowania realizacji programu i jego rezultatów. W tym celu na odbiorców środków unijnych oraz, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie nakłada się proporcjonalne wymagania dotyczące sprawozdawczości.

Artykuł 21

Ocena

1. Oceny przeprowadza się w terminie pozwalającym na uwzględnienie ich wyników w procesie decyzyjnym.
2. Ocena śródkresowa programu przeprowadzana jest z chwilą, gdy dostępne są wystarczające informacje na temat realizacji programu, jednak nie później niż w ciągu czterech lat od rozpoczęcia realizacji programu.

3. Po zakończeniu realizacji programu, lecz nie później niż cztery lata po upływie okresu określonego w art. 1, Komisja przeprowadza ocenę końcową programu.
4. Komisja przekazuje wnioski z tych ocen, opatrzone własnymi komentarzami, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Artykuł 22

Procedura komitetowa

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

Artykuł 23

Akty delegowane

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:
 - a) ustanowienia ram monitorowania i oceny w oparciu o wskaźniki określone w części I załącznika;
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) uzupełnienia części IV załącznika dotyczącej identyfikacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej; ustanowienia i aktualizowania wykazu zakwalifikowanych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.

2. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:
 - c) zmiany części III załącznika dotyczącej definicji transportowych korytarzy sieci bazowej; oraz wstępnie zidentyfikowanych odcinków w ramach sieci kompleksowej;
 - e) zmiany części V załącznika dotyczącej identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej.

Artykuł 24

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia 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 od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. 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.

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. Zwalczenia 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. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF).

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 27

Uchylenie i przepisy przejściowe

1. Rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 tracą moc.
2. Nie naruszając postanowień ust. 1, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontynuację lub modyfikację danych działań, aż do ich zamknięcia, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1316/2013, które nadal stosuje się do danych działań aż do ich zamknięcia.
3. Pula środków finansowych przeznaczonych na program może również obejmować wydatki na wsparcie techniczne i administracyjne na potrzeby przejścia między programem a środkami przyjętymi w ramach poprzedniego programu, instrumentu „Łącząc Europę”, na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.
4. W razie potrzeby w budżecie obejmującym okres po 2027 r. mogą zostać zapisane środki na pokrycie wydatków przewidzianych w art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2027 r.

Artykuł 28

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

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, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności | Liczba brakujących połączeń transgranicznych objętych działaniem przy wsparciu z CEF (w tym działania związane z węzłami miejskimi, portami morskimi, portami śródlądowymi i terminalami kolejowo-drogowymi sieci bazowej TEN-T) |
| | | Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do cyfryzacji transportu, w szczególności poprzez wdrażanie ERTMS, RIS, ITS, VTMS / usług e-Maritime oraz SESAR |
| | | Liczba punktów zaopatrzenia w paliwa alternatywne wybudowanych lub zmodernizowanych przy wsparciu z CEF |
| | | Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do bezpieczeństwa transportu |
| | Rozwój infrastruktury transportowej podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania | Liczba elementów infrastruktury transportowej dostosowanych w celu spełnienia wymogów podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania |

| | | |
|--|--|---|
| Energia | Przyczynianie się do zapewnienia wzajemnych połączeń i integracji rynków | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do realizacji projektów łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wewnętrzne ograniczenia |
| | Bezpieczeństwo dostaw energii | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do realizacji projektów zapewniających odporność sieci gazowej |
| | | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do zwiększenia inteligencji i cyfryzacji sieci oraz zwiększenia zdolności magazynowania |
| | Zrównoważony rozwój dzięki umożliwieniu dekarbonizacji | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do realizacji projektów umożliwiających zwiększenie wykorzystania energii odnawialnej w systemach energetycznych |
| | | Liczba działań w ramach CEF przyczyniających się do współpracy transgranicznej w dziedzinie odnawialnych źródeł energii |
| | Technologie cyfrowe: | wkładu na rzecz rozwoju infrastruktury łączności cyfrowej w Unii Europejskiej. |
| Liczba działań w ramach CEF umożliwiających łączność 5G wzdłuż szlaków transportowych | | |
| Liczba działań w ramach CEF umożliwiających nowe połączenia z sieciami o bardzo dużej przepustowości | | |
| Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do cyfryzacji sektorów energii i transportu | | |

CZEŚĆ II: ORIENTACYJNE WARTOŚCI PROCENTOWE DOTYCZĄCE SEKTORA TRANSPORTU

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

60 % dla działań wymienionych w art. 9 ust. 2 lit. a): „działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych 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, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), zostają rozdzielone w następujący sposób:

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

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

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

**CZĘŚĆ III: TRANSPORTOWE KORYTARZE SIECI BAZOWEJ ORAZ
TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA SIECI KOMPLEKSOWEJ**

Korytarze sieci bazowej oraz orientacyjny wykaz połączeń transgranicznych i brakujących połączeń

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

| Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie” | | |
|---|--|----------|
| Przebieg | <p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków</p> <p>Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Wien</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Wien</p> <p>Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona</p> <p>Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste</p> | |
| Połączenia transgraniczne | <p>Katowice/Opole – Ostrava – Brno</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Wien</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana</p> | kolejowy |
| | <p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Wien</p> | drogowy |
| Brakujące połączenia | <p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunel bazowy Semmering</p> <p>Graz – Klagenfurt: linia kolejowa i tunel Koralm</p> <p>Koper – Divača</p> | kolejowy |

| Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne” | | |
|--|--|------------------|
| Przebieg | <p>Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona</p> <p>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza</p> <p>Sevilla – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona</p> <p>Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest</p> <p>Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – granica UA</p> | |
| Połączenia transgraniczne | Barcelona – Perpignan | kolejowy |
| | Lyon – Torino: tunel bazowy i trasy dojazdowe | |
| | Nice – Ventimiglia | |
| | Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana | |
| | Ljubljana – Zagreb | |
| | Zagreb – Budapest | |
| | Budapest – Miskolc – granica UA | |
| | Lendava – Letenye | drogowy |
| | Vásárosnamény – granica UA | |
| Brakujące połączenia | Almería – Murcia | kolejowy |
| | Linie interoperacyjne z liniami o szerokości toru niezgodnej z UIC na Półwyspie Iberyjskim | |
| | Perpignan – Montpellier | |
| | Koper – Divača | |
| | Rijeka – Zagreb | |
| | Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste | śródlądowy wodny |

| Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie” | | |
|--|---|---------------------------|
| Przebieg | <p>Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga</p> <p>Ventspils – Riga</p> <p>Riga – Kaunas</p> <p>Klaipeda – Kaunas – Vilnius</p> <p>Kaunas – Warszawa</p> <p>granica BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel</p> <p>Łódź – Katowice/Wrocław</p> <p>granica UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Antwerpen</p> <p>Hannover – Köln – Antwerpen</p> | |
| Połączenia transgraniczne | Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltica, nowa w pełni interoperacyjna linia o szerokości toru UIC | kolejowy |
| | Świnoujście/Szczecin – Berlin | kolejowy/śródlądowy wodny |
| | Korytarz Via Baltica EE-LV-LT-PL | drogowy |
| Brakujące połączenia | Kaunas – Vilnius | kolejowy |
| | Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, w tym połączenia z planowanym centralnym węzłem transportowym | |
| | Kanał Kiloński | śródlądowy wodny |
| | Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; kanały zachodnich Niemiec | |
| | Ren, Waal | |
| | Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal | |

| Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” | | |
|---|---|------------------|
| Przebieg | <p>Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam</p> <p>Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/London/Southampton</p> <p>London – Lille – Brussel/Bruxelles</p> <p>Amsterdam – Rotterdam – Antwerp – Brussel/Bruxelles – Luxembourg</p> <p>Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille</p> <p>Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel</p> <p>Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris– Rouen– Le Havre</p> | |
| Połączenia transgraniczne | Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg | kolejowy |
| | Terneuzen – Gent | śródlądowy wodny |
| | sieć Sekwana – Skalda i powiązane dorzecza Sekwany, Skaldy i Mozy | |
| | korytarz Ren–Skalda | |
| Brakujące połączenia | Kanał Alberta i Kanał Bocholt-Herentals | śródlądowy wodny |
| | Dunkerque – Lille | |

| Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego” | | |
|---|---|------------------|
| Przebieg | <p>Hamburg – Berlin</p> <p>Rostock – Berlin – Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden</p> <p>Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin</p> <p>Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sofia – granica RS / granica FYROM</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/granica TR</p> <p>granica TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>granica FYROM – Thessaloniki</p> <p>Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka</p> <p>Athina – Patras/Igoumenitsa</p> | |
| Połączenia transgraniczne | Dresden – Praha/Kolin | kolejowy |
| | Wien/Bratislava – Budapest | |
| | Békéscsaba – Arad – Timișoara | |
| | Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki | |
| | Sofia – granica RS / granica FYROM | |
| | granica TR – Alexandroupoli | |
| | granica FYROM – Thessaloniki | |
| | Ioannina – Kakavia (granica AL) | drogowy |
| | Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana | |
| | Sofia – granica RS | |
| | Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice | śródlądowy wodny |

| | | |
|----------------------|--|----------|
| Brakujące połączenia | Igoumenitsa - Ioannina | kolejowy |
| | Praha – Brno | |
| | Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli | |
| | Timișoara – Craiova | |

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

| Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj” | | |
|---|---|------------------|
| Przebieg | <p>Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz</p> <p>Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz</p> <p>München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – granica UA</p> <p>Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar</p> <p>Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina</p> | |
| Połączenia transgraniczne | München – Praha | kolejowy |
| | Nürnberg – Plzeň | |
| | München – Mühldorf – Freilassing - Salzburg | |
| | Strasbourg – Kehl Appenweier | |
| | Hranice – Žilina | |
| | Košice – granica UA | |
| | Wien – Bratislava/Budapest | |
| | Bratislava – Budapest | |
| | Békéscsaba – Arad – Timișoara | |
| | Dunaj (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina) oraz powiązane dorzecza Wagu, Sawy i Cisy | śródlądowy wodny |
| Zlín – Žilina | drogowy | |
| Brakujące połączenia | Stuttgart – Ulm | kolejowy |
| | Salzburg – Linz | |
| | Craiova – Bucureşti | |
| | Sighișoara – Predeal | |

| Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne” | | |
|--|---|------------------|
| Przebieg | <p>granica RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro(Hallsberg)</p> <p>Oslo – Goteburg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Leipzig – München</p> <p>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze</p> <p>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</p> | |
| Połączenia transgraniczne | granica RU – Helsinki | kolejowy |
| | København – Hamburg: trasy dojazdowe do stałego połączenia pod cieśniną Belt Fehmarn | |
| | München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunel bazowy Brenner i trasy dojazdowe | |
| | København – Hamburg: stałe połączenie pod cieśniną Belt Fehmarn | drogowy/kolejowy |

Orientacyjny wykaz transgranicznych połączeń sieci kompleksowej

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

| | |
|--------------------------------------|----------|
| Dublin – Strabane – Letterkenny | drogowy |
| Pau – Huesca | kolejowy |
| Lyon – granica CH | kolejowy |
| Athus – Mont-Saint-Martin | kolejowy |
| Breda – Venlo – Viersen – Duisburg | kolejowy |
| Antwerpen – Duisburg | kolejowy |
| Mons – Valenciennes | kolejowy |
| Gent – Terneuzen | kolejowy |
| Heerlen – Aachen | kolejowy |
| Groningen – Bremen | kolejowy |
| Stuttgart – granica CH | kolejowy |
| Gallarate/Sesto Calende – granica CH | kolejowy |
| Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław | kolejowy |
| Prague – Linz | kolejowy |
| Villach – Ljubljana | kolejowy |
| Pivka – Rijeka | kolejowy |
| Plzeň – České Budějovice – Wien | kolejowy |
| Wien – Győr | kolejowy |
| Graz – Celldömölk – Győr | kolejowy |
| Neumarkt-Kallham – Mühldorf | kolejowy |
| Korytarz Bursztynowy PL-SK-HU | kolejowy |

| | |
|--|----------|
| korytarz Via Carpatia, granica BY/UA-PL-SK-HU-RO | drogowy |
| Focșani – granica MD | drogowy |
| Budapest – Osijek – Svilaj (granica BiH) | drogowy |
| Faro – Huelva | kolejowy |
| Porto – Vigo | kolejowy |
| Giurgiu – Varna/Burgas | kolejowy |
| Svilengrad – Pithio | kolejowy |

CZEŚĆ IV: Identyfikacja projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej

1. Cel projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej propagują współpracę transgraniczną między państwami członkowskimi w zakresie planowania, rozwoju i racjonalnego pod względem kosztów wykorzystania odnawialnych źródeł energii, jak również ułatwiają ich integrację poprzez obiekty służące magazynowaniu energii.

2. Kryteria ogólne

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

- a) jest objęty umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem pomiędzy państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w dyrektywie [Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/XXX (dyrektywa w sprawie energii odnawialnej)];
- b) zapewnia oszczędności kosztów w zakresie upowszechniania odnawialnych źródeł energii lub korzyści w zakresie integracji systemów, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji;
- c) potencjalne łączne korzyści wynikające ze współpracy przeważają nad jego kosztami, w tym w dłuższej perspektywie, zgodnie z szacunkami dokonanyymi 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:

- a) koszty wytwarzania energii elektrycznej;
- b) koszty integracji systemów;
- c) koszty wsparcia;
- d) emisje gazów cieplarnianych;

- e) bezpieczeństwo dostaw;
- f) ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i innych zanieczyszczeń lokalnych;
- g) innowacje.

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 między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/28/WE, przedkładają Komisji wniosek o zakwalifikowanie projektu w celu uzyskania statusu projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej. Wniosek musi zawierać istotne informacje, które umożliwią Komisji ocenę danego projektu pod kątem kryteriów określonych w pkt 2 i 3, zgodnie z metodami, o których mowa w art. 7.

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

Komisja przeprowadza odpowiednie konsultacje w sprawie wykazu projektów przedłożonych w celu uzyskania statusu projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej. Państwa członkowskie będą uczestniczyły w decyzji o wykazie wybranych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej i otrzymają następujące informacje odnośnie do wszystkich przedłożonych propozycji projektów:

- potwierdzenie, że spełnione są kryteria kwalifikowalności i kryteria wyboru odnośnie do wszystkich projektów;
- informacje na temat mechanizmu współpracy, którego dotyczy dany projekt, oraz informacje na temat zakresu, w jakim projekt uzyskał poparcie jednego lub kilku państw członkowskich;
- opis celu projektu, w tym informacje o szacowanej mocy (w kW) oraz, w miarę dostępności, produkcji energii odnawialnej (w kWh na rok), jak również o całkowitym koszcie projektu i odnośnych kosztach kwalifikowalnych, w euro;
- informacje o oczekiwanej wartości dodanej na szczeblu UE zgodnie z pkt 2 lit. b) niniejszego załącznika, oraz o oczekiwanych kosztach i korzyściach oraz oczekiwanej wartości dodanej na szczeblu UE zgodnie z pkt 2 lit. c) niniejszego załącznika.

Na podstawie projektu wykazu zaproponowanego przez państwa członkowskie i uzgodnionego we właściwej grupie Komisja przyjmuje w drodze aktu delegowanego ostateczny wykaz wybranych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, i publikuje go na swojej stronie internetowej.

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

Przy wyborze projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej Komisja dąży do zapewnienia, aby przy identyfikacji takich projektów 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 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 przydziela 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 opiekuńczych³¹;
- zapewnienia połączeń gigabitowych dla ośrodków edukacyjnych i badawczych, w kontekście wysiłków na rzecz zniwelowania przepaści cyfrowej i wprowadzenia innowacji w systemach kształcenia, poprawy wyników nauczania, zrównania szans i poprawy efektywności³².

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:

³¹ Zob. również COM(2018) 233 final – komunikat Komisji w sprawie umożliwienia transformacji cyfrowej opieki zdrowotnej i społecznej na jednolitym rynku cyfrowym; wzmacniania pozycji obywateli i budowania zdrowszego społeczeństwa.

³² Zob. również COM(2018) 22 final – komunikat Komisji w sprawie Planu w dziedzinie edukacji cyfrowej

- 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 dostęp do innowacyjnych usług cyfrowych;
- wykorzystują wspólną identyfikację wizualną, 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) 2016/2102³³ 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.

³³ 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). Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego:

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

W stosownych przypadkach zapewnione zostaną koordynacja i spójność z działaniami CEF wspierającymi dostęp podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy do sieci o bardzo dużej przepustowości, zdolnych do zapewnienia połączeń gigabitowych.

Orientacyjny wykaz korytarzy 5G 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.³⁴, 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 CAM³⁵ 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 konieczne ograniczone do tych korytarzy.

| Korytarz sieci bazowej „Atlantyk” | |
|---|--|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | Porto-Vigo oraz Merida-Evora i Aveiro – Salamanka |
| 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 – Koper – Triest |

³⁴ Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego: w kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego – COM(2016) 587

³⁵ Oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność (ang. Connected and Automated Mobility, CAM).

| Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne” | |
|---|--|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | – |
| 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 | Warszawa – Kowno – Wilno/Kłajpeda |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Tallin – Ryga – Kowno – granica LT/PL – Warszawa granica BY/LT – Wilno – Kowno – Kłajpeda |
| 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 Miluza – Lyon – Marsylia |
| Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego” | |
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | Sofia – Saloniki – Belgrad |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Berlin – Praga – Brno – Bratysława – Koszyce Timișoara – Sofia – granica TR Sofia – Saloniki – Ateny |

| Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy” | |
|--|---|
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | Bolonia – Innsbruck – Monachium (korytarz Brenner) |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (M) Bazylea – Mediolan – Genua |
| Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj” | |
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | – |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Frankfurt (M) – Passau – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt – Osijek – Vukovar – Bukareszt – Konstanca Karlsruhe – Monachium – Salzburg – Wels Frankfurt (M) – Strasburg |
| Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne” | |
| Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM | Oulu – Tromsø Oslo – Sztokholm – Helsinki |
| Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę | Turku – Helsinki – granica rosyjska Sztokholm / Oslo – Malmö Malmö – Kopenhaga – Hamburg – Würzburg Norymberga – Monachium – Werona Rosenheim – Bolonia – Neapol – Katania – Palermo Neapol – Bari – Taranto |
| Via Carpathia | Kłajpeda – Kowno – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek |