

Bruksela, dnia 6.6.2018  
COM(2018) 438 final

ANNEX

## ZAŁĄCZNIK

do

**wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady  
ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylającego rozporządzenia (UE)  
nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014**

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

## ZAŁĄCZNIK

### CZĘŚĆ I – WSKAŹNIKI

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

Sektory	Cele szczegółowe	Wskaźniki
Transport	Wydajne i wzajemnie połączone sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, 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
		Liczba punktów zaopatrzenia w paliwa alternatywne wybudowanych lub zmodernizowanych przy wsparciu z CEF
		Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do bezpieczeństwa transportu
	Dostosowanie do wymogów mobilności wojskowej	Liczba elementów infrastruktury transportowej dostosowanych w celu spełnienia wymogów mobilności wojskowej
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	Przyczynianie się do rozwoju infrastruktury łączności cyfrowej w Unii Europejskiej	Nowe połączenia z sieciami o bardzo dużej przepustowości dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy i bardzo wysokiej jakości połączenia bezprzewodowe dla społeczności lokalnych
		Liczba działań w ramach CEF umożliwiających łączność 5G wzdłuż szlaków transportowych
		Liczba działań w ramach CEF umożliwiających nowe połączenia z sieciami o bardzo dużej przepustowości dla gospodarstw domowych
		Liczba wspieranych w ramach CEF działań przyczyniających się do cyfryzacji sektorów energii i transportu

## **CZĘŚĆ II – ORIENTACYJNE WARTOŚCI PROCENTOWE DOTYCZĄCE SEKTORA TRANSPORTU**

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

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

Jeśli chodzi o działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. a), 75 % zasobów budżetowych należy przeznaczyć na działania w korytarzach sieci bazowej, 10 % na działania w sieci bazowej poza korytarzami sieci bazowej, a 15 % na działania w sieci kompleksowej.

## **CZĘŚĆ III – TRANSPORTOWE KORYTARZE SIECI BAZOWEJ ORAZ WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI; WSTĘPNIE ZIDENTYFIKOWANE ODCINKI W RAMACH SIECI KOMPLEKSOWEJ**

### **1. Korytarze sieci bazowej oraz ich wstępnie zidentyfikowane odcinki**

<b>Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”</b>	
<b>Przebieg</b>	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León–

	Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – (rzeka) Douro Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg Saint Nazaire – Nantes – Tours		
<b>Wstępnie zidentyfikowane odcinki</b>	Transgraniczne	Evora – Merida	kolejowy
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
	(rzeka) Douro (Via Navegável do Douro)	śródlądowy wodny	

<b>Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”</b>			
<b>Przebieg</b>	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste		
<b>Wstępnie zidentyfikowane odcinki</b>	Transgraniczne	Katowice – Ostrava Katowice – Žilina Opole – Ostrava Bratislava – Wien Graz – Maribor Trieste – Divaca	kolejowy
		Katowice – Žilina Brno – Wien	drogowy

	Brakujące połączenia	Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunel bazowy Semmering Graz – Klagenfurt: linia kolejowa i tunel Koralm Koper – Divača	kolejowy
--	----------------------	--	----------

### Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”

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

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

<b>Przebieg</b>	<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>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>		
<b>Wstępnie zidentyfikowane odcinki</b>	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		

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

<b>Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”</b>	
<b>Przebieg</b>	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Plovdiv – Burgas Plovdiv – granica TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa granica FYROM – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia

	Athina – Patras/Igoumenitsa		
<b>Wstępnie zidentyfikowane odcinki</b>	Transgraniczne	Dresden – Praha	kolejowy
		Wien/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
		granica TR – Alexandroupoli	
		granica FYROM – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (granica AL)	
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	śródlądowy wodny	
Brakujące połączenia	Thessaloniki – Kavala	kolejowy	

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



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

<b>Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”</b>	
<b>Przebieg</b>	granica RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm

	Oslo – Goteburg – Malmö – Trelleborg Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg Rostock – Berlin – Leipzig – München Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta		
<b>Wstępnie zidentyfikowane odcinki</b>	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	

## 2. Wstępnie zidentyfikowane odcinki w ramach 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
Antwerpen – Duisburg	kolejowy
Mons – Valenciennes	kolejowy
Gent – Terneuzen	kolejowy
Heerlen – Aachen	kolejowy
Groningen – Bremen	kolejowy

Stuttgart – granica CH	kolejowy
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	kolejowy
Prague – Linz	kolejowy
Villach – Ljubljana	kolejowy
Pivka – Rijeka	kolejowy
Plzeň – České Budějovice – Wien	kolejowy
Wien – Győr	kolejowy
Graz – Győr	kolejowy
Neumarkt-Kalham – Mühlendorf	kolejowy
Korytarz Bursztynowy PL-SK-HU	kolejowy
korytarz Via Carpatia, granica BY-UA-PL-SK-HU-RO	drogowy
Budapest – Osijek – Svilaj (granica BiH)	drogowy
Faro – Huelva	kolejowy
Porto – Vigo	kolejowy
Giurgiu – Varna/Bourgas	kolejowy
Svilengrad – Pithio	kolejowy

## **CZĘŚĆ IV – IDENTYFIKACJA PROJEKTÓW TRANSGRANICZNYCH W DZIEDZINIE ENERGII ODNAWIALNEJ**

### **1. Cel projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej**

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej służą propagowaniu współpracy transgranicznej między państwami członkowskimi w zakresie planowania, rozwoju i racjonalnego pod względem kosztów wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

### **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 art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/28/WE;
- b) zapewnia oszczędności kosztów w zakresie wprowadzania odnawialnych źródeł energii lub korzyści w zakresie integracji systemów, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji w porównaniu z podobnym projektem realizowanym samodzielnie przez jedno z uczestniczących państw członkowskich;
- c) potencjalne łączne korzyści wynikające ze współpracy przeważają nad jego kosztami, w tym w dłuższej perspektywie, zgodnie z szacunkami dokonany 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) zanieczyszczenie powietrza i inne zanieczyszczenia lokalne;
- 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.

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

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

Jeżeli ocena danego projektu była oparta na nieprawidłowych informacjach, które stanowiły czynnik decydujący w ocenie, lub jeżeli projekt nie jest zgodny z prawem unijnym, wówczas projekt nie zostaje zakwalifikowany jako projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej lub jego status zostaje cofnięty.

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

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

### **1. Połączenia gigabitowe 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 opiekuńczych<sup>1</sup>;
- 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 efektywności<sup>2</sup>.

### **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

<sup>1</sup> Zob. również COM(2018) 233 final – komunikat Komisji w sprawie umożliwienia transformacji cyfrowej opieki zdrowotnej i społecznej na jednolitym rynku cyfrowym; wzmocnienia pozycji obywateli i budowania zdrowszego społeczeństwa.

<sup>2</sup> Zob. również COM(2018) 22 final – komunikat Komisji w sprawie Planu w dziedzinie edukacji cyfrowej

niedyskryminujących warunkach, w ośrodkach lokalnego życia publicznego, w tym w dostępnych publicznie przestrzeniach zewnętrznych, które odgrywają istotną rolę w życiu publicznym społeczności lokalnych, muszą spełniać następujące warunki:

- są wdrażane przez organ sektora publicznego, o którym mowa w akapicie poniżej, posiadający zdolność do planowania i nadzorowania instalacji, a także zapewnienia finansowania przez co najmniej trzy lata kosztów operacyjnych wewnętrznych i zewnętrznych lokalnych punktów dostępu bezprzewodowego w przestrzeni publicznej;
- wykorzystują sieci cyfrowe o bardzo dużej przepustowości, umożliwiające użytkownikom korzystanie z internetu bardzo wysokiej jakości, który:
- jest świadczony bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, jest łatwo dostępny, zabezpieczony i wykorzystuje najnowsze i najlepsze dostępne urządzenia, zdolne do zapewnienia użytkownikom łączności o dużej prędkości; oraz
- wspiera 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) 2016/2102<sup>3</sup> zobowiązującym się do zapewnienia, zgodnie z przepisami prawa krajowego, lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, przez stworzenie lokalnych punktów dostępu bezprzewodowego.

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

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

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.

### **3. 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.<sup>4</sup>, działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. c) obejmują, w pierwszej kolejności, działania na odcinkach transgranicznych na potrzeby eksperymentalnego wprowadzenia CAM<sup>5</sup> oraz, w drugiej kolejności, działania na dłuższych

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2102 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie dostępności stron internetowych i mobilnych aplikacji organów sektora publicznego (Dz.U. L 327 z 2.12.2016, s. 1).

<sup>4</sup> Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego: w kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego, COM(2016) 587.

<sup>5</sup> Oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność (ang. Connected and Automated Mobility, CAM).

odcinkach mające na celu wdrożenie CAM wzdłuż korytarzy, jak wskazano w tabeli poniżej (wykaz orientacyjny). Korytarze TEN-T są wykorzystywane w tym celu jako podstawa, ale wdrożenie systemów 5G nie jest koniecznie ograniczone do tych korytarzy<sup>6</sup>.

<b>Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Porto – Vigo oraz Merida – Evora
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Metz – Paryż - Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lizbona Bilbao – Madryt – Lizbona
<b>Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	-
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Gdańsk – Warszawa – Brno – Wiedeń – Graz – Lublana – Triest
<b>Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	-
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Budapeszt – Zagrzeb – Lublana / Rijeka / <i>Split</i>
<b>Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Korytarz Bałtycki (do ustalenia)
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Tallinn – Kowno
<b>Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Metz – Merzig – Luksemburg Rotterdam – <i>Antwerpia</i> – <i>Eindhoven</i>
Dłuższe odcinki do wdrożenia	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paryż

<sup>6</sup> Odcinki oznaczone kursywą znajdują się poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, ale są objęte korytarzami 5G.

CAM na większą skalę	Bruksela – Metz – Bazylea Miluza – Lyon – Marsylia
<b>Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Sofia – Saloniki – Belgrad
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Berlin – Praga – Brno – Bratysława Timișoara – Sofia – granica TR Sofia – Saloniki – Ateny
<b>Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Bolonia – Innsbruck – Monachium (korytarz Brenner)
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (M) Bazylea – Mediolan – Genua
<b>Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	-
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Frankfurt (M) – Passau – Wiedeń – Budapeszt – Bukareszt – Konstanca Karlsruhe – Monachium – Salzburg – Wels Frankfurt (M) – Strasburg
<b>Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”</b>	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Oulu – Tromsø <i>Oslo – Sztokholm – Helsinki</i>
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



