

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1153**z dnia 7 lipca 2021 r.****ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu osiągnięcia inteligentnego i zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, w celu ożywienia tworzenia miejsc pracy oraz z myślą o dotrzymaniu długoterminowych zobowiązań w zakresie dekarbonizacji Unia potrzebuje nowoczesnej, multimodalnej i wysoce efektywnej infrastruktury w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych, która to infrastruktura przyczyni się do połączenia i integracji Unii i wszystkich jej wysp i regionów, w tym jej regionów odległych, najbardziej oddalonych, peryferyjnych, górskich i słabo zaludnionych. Połączenia te powinny pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług. Sieci transeuropejskie powinny ułatwiać połączenia transgraniczne, sprzyjać większej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz przyczyniać się do podniesienia konkurencyjności i do zapewnienia bardziej zrównoważonego charakteru społecznej gospodarki rynkowej oraz do przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (2) Celem instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) 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. CEF powinien umożliwić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych, co zwiększy skuteczność działań unijnych i pozwoli na minimalizację kosztów ich wdrażania.
- (3) CEF powinien również przyczyniać się do realizacji unijnych działań przeciwko zmianom klimatu oraz wspierać projekty zrównoważone pod względem środowiskowym i społecznym w tym, w stosownych przypadkach, działania na rzecz łagodzenia zmian klimatu i przystosowywania się do niej. W szczególności należy wzmocnić wkład CEF w realizację celów i założeń Porozumienia paryskiego przyjętego w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu ⁽⁴⁾ (zwanego dalej „Porozumieniem paryskim”) oraz wartości docelowych w zakresie klimatu i energii na 2030 r., a także długoterminowego celu w zakresie dekarbonizacji.
- (4) CEF powinien gwarantować wysoki poziom przejrzystości i zapewniać konsultacje publiczne zgodnie z mającym zastosowanie prawem unijnym i krajowym.
- (5) Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania zmianom klimatu, zgodnie z zobowiązaniami Unii na rzecz realizacji Porozumienia paryskiego oraz celów ONZ dotyczących zrównoważonego rozwoju, niniejsze rozporządzenie ma na celu przyczynianie się do uwzględnienia działań w dziedzinie klimatu i do osiągnięcia celu ogólnego zakładającego, że co najmniej 30 % wydatków budżetowych Unii zostanie przeznaczonych na wspieranie celów klimatycznych. Ponadto niniejsze rozporządzenie powinno przyczyniać się do realizacji zamiaru zakładającego przeznaczenie 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na lata 2021–2027 na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na lata 2021–2027 na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu istnienia nakładających się na siebie aspektów celów w zakresie klimatu i różnorodności biologicznej. Poprzez swoje działania CEF powinien prze-

⁽¹⁾ Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 191.

⁽²⁾ Dz.U. C 461 z 21.12.2018, s. 173.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 17 kwietnia 2019 r. (Dz.U. C 158 z 30.4.2021, s. 884) i stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 14 czerwca 2021 r. (Dz.U. C 276, z 9.7.2021, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2021 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

znaczyć 60 % swojej całkowitej puli środków finansowych na realizację celów klimatycznych, na podstawie następujących wskaźników: (i) 100 % dla wydatków dotyczących infrastruktury kolejowej, infrastruktury ładowania, paliw alternatywnych i zrównoważonych, czystego transportu miejskiego, przesyłu energii elektrycznej, magazynowania energii elektrycznej, inteligentnych sieci, transportu CO₂ oraz energii odnawialnej; (ii) 40 % dla wydatków dotyczących żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego, jak również infrastruktury gazowej – jeżeli umożliwia zwiększone wykorzystanie wodoru lub biometanu jako odnawialnego źródła energii. Szczegółowe współczynniki śledzenia wydatków na działania związane z klimatem powinny być – w stosownych przypadkach – spójne ze współczynnikami określonymi w załączniku 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 ⁽⁵⁾. Stosowne działania zostaną określone na etapie przygotowania i wdrażania CEF oraz ponownie ocenione w ramach odpowiednich ewaluacji i przeglądów. Aby zapobiec sytuacji, w której infrastruktura jest narażona na potencjalne długoterminowe skutki zmian klimatu oraz aby zapewnić uwzględnienie – w ramach oceny ekonomicznej projektu – kosztów emisji gazów cieplarnianych powstałych w wyniku realizacji projektu, projekty wspierane przez CEF 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.

- (6) Zgodnie z art. 8 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) we wszystkich swoich działaniach Unia ma zmierzać do zniesienia nierówności oraz wspierania równości mężczyzn i kobiet. W całym okresie oceny, przygotowywania, wdrażania i monitorowania CEF należy brać pod uwagę i promować równość płci, a także równe prawa i szanse dla wszystkich oraz uwzględnianie tych celów w głównym nurcie działań.
- (7) W celu wypełnienia obowiązków sprawozdawczych dotyczących korzystania z funduszy unijnych przeznaczonych na wsparcie środków służących realizacji celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 ⁽⁶⁾, należy śledzić wydatki związane z obniżaniem emisji zanieczyszczeń powietrza na podstawie wspomnianej dyrektywy.
- (8) Jednym z istotnych celów CEF jest osiągnięcie większej synergii i komplementarności między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych. W tym celu CEF powinien przewidywać przyjęcie programów prac, które mogłyby odnosić się do konkretnych obszarów interwencji, na przykład w odniesieniu do mobilności opartej na sieci i zautomatyzowanej lub zrównoważonych paliw alternatywnych. Umożliwienie komunikacji cyfrowej mogłoby stanowić integralną część projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie energii i transportu. Ponadto CEF powinien umożliwiać, w ramach każdego sektora, uznawanie za kwalifikowalne niektórych synergetycznych elementów odnoszących się do innego sektora, jeżeli takie podejście poprawi korzyści społeczno-gospodarcze danej inwestycji. Należy stwarzać zachęty do synergii między sektorami za pomocą kryteriów wyboru stosowanych przy kwalifikacji działań, jak i poprzez zwiększone dofinansowanie.
- (9) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 ⁽⁷⁾ zawarto wytyczne dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (zwane dalej „wytycznymi TEN-T”), które określają infrastrukturę TEN-T i wymogi, jakie ma ona spełniać, oraz ustanawiają środki wdrażania TEN-T. W szczególności wytyczne TEN-T przewidują zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r. poprzez stworzenie nowej infrastruktury oraz istotną modernizację i rehabilitację istniejącej infrastruktury, tak by zapewnić ciągłość sieci.
- (10) Aby zapewnić sieć połączeń w całej Unii, działania przyczyniające się do opracowywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorze transportu, finansowane w ramach CEF, powinny bazować na komplementarności wszystkich rodzajów transportu w celu zapewnienia wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych sieci. Powinno to obejmować drogi w tych państwach członkowskich, w których nadal istnieje znaczna potrzeba inwestycji w celu ukończenia ich drogowej sieci bazowej TEN-T.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ 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).

- (11) Zgodnie z art. 193 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 ⁽⁸⁾ (zwanego dalej „rozporządzeniem finansowym”) dotacji można udzielić na działanie, które już się rozpoczęło, pod warunkiem że wnioskodawca może wykazać potrzebę rozpoczęcia działania przed podpisaniem umowy o udzielenie dotacji. Jednakże koszty poniesione przed dniem złożenia wniosku o udzielenie dotacji nie są kwalifikowalne, z wyjątkiem należycie uzasadnionych sytuacji wyjątkowych. Aby uniknąć zakłóceń w udzielaniu unijnego wsparcia, które mogłyby zaszkodzić interesom Unii, możliwe powinno być – w ograniczonym okresie na początku WRF na lata 2021–2027 – uznanie za kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2021 r. kosztów poniesionych w odniesieniu do działań wspieranych na podstawie niniejszego rozporządzenia, których wdrażanie już się rozpoczęło, nawet jeżeli koszty te zostały poniesione przed złożeniem wniosku o udzielenie dotacji.
- (12) Aby osiągnąć cele określone w wytycznych TEN-T, konieczne jest wsparcie w pierwszej kolejności realizowanych obecnie projektów TEN-T, a także połączeń transgranicznych oraz brakujących połączeń, i zapewnienie, w stosownych przypadkach, zgodności wspieranych działań z planami prac dotyczącymi korytarzy, ustanowionymi na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, oraz z ogólnym procesem rozwoju sieci pod względem wydajności i interoperacyjności.
- (13) 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 wsparcia na poziomie unijnym i zachęcenia prywatnych inwestorów do udziału.
- (14) Ponadto przyłączenie do sieci bazowej TEN-T portów lotniczych jest ważnym warunkiem wstępnym pomyślnego ukończenia sieci bazowej TEN-T i zapewnienia skutecznej intermodalności. Dlatego też pierwszeństwo należy przyznać takiemu przyłączeniu, tam gdzie połączeń takich brakuje.
- (15) W odniesieniu do wdrażania działań transgranicznych potrzebny jest wysoki stopień integracji w zakresie planowania i wdrażania. Bez priorytetowego traktowania żadnego z następujących przykładów integrację tę można wykazać poprzez ustanowienie pojedynczej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania, spółki *joint venture*, dwustronnych ram prawnych, ram opartych na akcie wykonawczym na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 lub przez dowolną inną formę współpracy. Należy zachęcać do tworzenia zintegrowanych struktur zarządzania, w tym spółek *joint venture*, między innymi przez wyższy poziom dofinansowania.
- (16) Usprawnienie opracowywanych obecnie środków na rzecz postępów w realizacji TEN-T powinno służyć skuteczniejszemu wdrażaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie transportu.
- (17) Aby odzwierciedlić rosnące przepływy transportowe i rozwój TEN-T, należy dokonać dostosowania korytarzy sieci bazowej i ich wstępnie zidentyfikowanych odcinków. W celu zachowania spójności i skuteczności rozwoju i koordynacji korytarzy te dostosowania korytarzy sieci bazowej nie powinny wpłynąć na ukończenie sieci bazowej do 2030 r., powinny poprawić zasięg korytarzy na terytorium państw członkowskich oraz powinny być proporcjonalne. Z tego względu długość korytarzy sieci bazowej nie powinna wzrosnąć o więcej niż 15 %. W odpowiednim czasie dostosowanie korytarzy sieci bazowej powinno uwzględnić wyniki przeglądu wdrażania sieci bazowej przewidzianego w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. W przeglądzie tym uwzględnione powinny zostać regionalne transgraniczne połączenia kolejowe w ramach TEN-T, które zostały zniesione lub zlikwidowane, a także inne zmiany sieci kompleksowej oraz skutki wyjścia Zjednoczonego Królestwa z Unii.
- (18) Należy wspierać publiczne i prywatne inwestycje we wszystkie rodzaje transportu, aby promować inteligentną, interoperacyjną, zrównoważoną, multimodalną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, dostępną, bezpieczną i chronioną mobilność w całej Unii. W komunikacie z dnia 31 maja 2017 r. zatytułowanym „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” Komisja przedstawiła szeroko zakrojony zestaw inicjatyw mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1).

ruchu drogowego, wdrożenie inteligentnych systemów pobierania opłat drogowych, zmniejszenie poziomu emisji CO₂, zanieczyszczeń powietrza i zagęszczenia ruchu, promowanie mobilności opartej na sieci i mobilności autonomicznej oraz zapewnienie odpowiednich warunków i okresów odpoczynku pracownikom. Inicjatywom tym powinno towarzyszyć, w stosownych przypadkach, unijne wsparcie finansowe za pośrednictwem CEF.

- (19) W wytycznych TEN-T w odniesieniu do nowych technologii i innowacji wymaga się, by TEN-T umożliwiała dekarbonizację wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej oraz wykorzystanie paliw alternatywnych przy jednoczesnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁽⁹⁾ określono wspólne ramy środków na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych dla wszystkich rodzajów transportu w Unii w celu jak największego ograniczenia zależności od paliw kopalnych oraz w celu ograniczenia wpływu transportu na środowisko i klimat. W dyrektywie tej zobowiązano także państwa członkowskie do zapewnienia do dnia 31 grudnia 2025 r. publicznej dostępności punktów ładowania lub tankowania paliw. Jak wskazała Komisja w swoim komunikacie z dnia 8 listopada 2017 r. zatytułowanym: „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej. Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”, niezbędny jest kompleksowy zestaw środków służących propagowaniu mobilności niskoemisyjnej, w tym wsparcie finansowe w przypadku gdy warunki rynkowe nie stanowią wystarczającej zachęty.
- (20) W kontekście swojego komunikatu z dnia 17 maja 2018 r. pt. „Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, oparta na sieci i czysta” Komisja podkreśliła, że pojazdy zautomatyzowane i zaawansowane systemy łączności sprawiają, że pojazdy będą bezpieczniejsze, łatwiejsze do współużytkowania i bardziej dostępne dla wszystkich obywateli, w tym dla osób, które mogą być dzisiaj odcięte od usług w zakresie mobilności, takich jak osoby starsze i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. W tym kontekście Komisja zaproponowała także „Strategiczny plan działania UE na rzecz bezpieczeństwa na drogach” oraz zmianę dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE⁽¹⁰⁾.
- (21) Aby przyspieszyć ukończenie projektów transportowych w słabiej rozwiniętych częściach sieci, należy przesunąć do CEF alokację środków z Funduszu Spójności uregulowanego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058⁽¹¹⁾ na potrzeby finansowania projektów transportowych w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności. W początkowej fazie w odniesieniu do 70 % puli przesuniętych środków ich przyznawanie projektom kwalifikującym się do finansowania powinno odbywać się z zachowaniem krajowych alokacji w ramach Funduszu Spójności. Pozostałe 30 % puli przesuniętych środków powinno być alokowane na zasadach konkurencyjnych na jak największą liczbę projektów zlokalizowanych w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych i brakujących połączeń. Państwa członkowskie powinny być traktowane równo, a przeszkody wynikające z trwałych trudności o charakterze geograficznym powinny być należycie uwzględniane. Komisja powinna wspierać państwa członkowskie kwalifikujące się do finansowania z Funduszu Spójności w ich wysiłkach na rzecz opracowania odpowiedniego pakietu kwalifikujących się projektów, w szczególności poprzez wzmacnianie potencjału instytucjonalnego zainteresowanych administracji publicznych.
- (22) W konkluzjach z dnia 21 lipca 2020 r. Rada Europejska uzgodniła, że w szerszym kontekście WRF na lata 2021–2027 kwota 1 384 000 000 EUR (w cenach z 2018 r.) z CEF ma zostać wykorzystana na dokończenie brakujących głównych transgranicznych połączeń kolejowych między krajami objętymi polityką spójności w celu wsparcia funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz że do tej kwoty mają mieć zastosowanie zasady dofinansowania dotyczące przesunięcia z Funduszu Spójności do CEF.
- (23) W następstwie wspólnego komunikatu z dnia 10 listopada 2017 r. pt. „Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej” we wspólnym komunikacie z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności wojskowej podkreślono, iż polityka w zakresie infrastruktury transportowej stanowi jasną okazję do zwiększenia efektów synergii między potrzebami w zakresie obronności a TEN-T, a jej ogólnym celem jest poprawa mobilności wojskowej w całej Unii, przy uwzględnieniu równowagi geograficznej oraz ewentualnych korzyści dla ochrony ludności. W 2018 r. zgodnie z planem działania na rzecz mobilności wojskowej Rada przeanalizowała i zatwierdziła

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 60).

wymogi wojskowe w odniesieniu do infrastruktury transportowej, a w 2019 r. służby Komisji określiły, które części TEN-T są odpowiednie do podwójnego zastosowania, z uwzględnieniem koniecznej modernizacji istniejącej infrastruktury. Finansowanie przez Unię projektów podwójnego zastosowania powinno odbywać się za pośrednictwem CEF w oparciu o programy prac uwzględniające stosowne wymogi ustalone w kontekście planu działania na rzecz mobilności wojskowej, a także w oparciu o późniejsze indykatywne wykazy projektów priorytetowych określone przez państwa członkowskie zgodnie z tym planem działania.

- (24) W wytycznych dotyczących TEN-T uznaje się, że sieć kompleksowa zapewnia dostępność i połączenie wszystkich wysp i regionów w Unii, w tym regionów odległych i najbardziej oddalonych. Ponadto w komunikacie z dnia 24 października 2017 r. zatytułowanym: „Silniejsze i odnowione partnerstwo strategiczne z regionami najbardziej oddalonymi UE” Komisja podkreśliła szczególne potrzeby transportowe, energetyczne i cyfrowe regionów najbardziej oddalonych oraz konieczność zapewnienia odpowiedniego finansowania unijnego w celu zaspokojenia tych potrzeb, w tym za pośrednictwem CEF poprzez stosowanie stóp dofinansowania do maksymalnie 70 %.
- (25) Biorąc pod uwagę znaczne potrzeby inwestycyjne (szacowane na 350 mld EUR w latach 2021–2027) niezbędne do tego, aby poczynić postępy na rzecz ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r. 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 jak najefektywniej wykorzystać różne unijne programy i instrumenty finansowania, a tym samym zmaksymalizować wartość dodaną inwestycji wspieranych przez Unię. Zostałyby to osiągnięte poprzez usprawnienie procesu inwestycyjnego oraz zapewnienie eksponowania puli projektów transportowych i spójności między odpowiednimi programami unijnymi, a mianowicie CEF, Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszem Spójności oraz programem InvestEU. W szczególności należy uwzględnić, w stosownych przypadkach, warunki podstawowe wyszczególnione w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2021/1060.
- (26) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 ⁽¹²⁾ określa priorytety w zakresie transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, które muszą zostać zrealizowane, aby osiągnąć unijne cele polityki w zakresie energii i klimatu, określa projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które są niezbędne do realizacji tych priorytetów, ustanawia środki w zakresie udzielania zezwoleń, udziału sektora publicznego oraz regulacje przyspieszające lub ułatwiające realizację tych projektów, w tym kryteria kwalifikowalności takich projektów do otrzymania unijnego wsparcia finansowego. Wskazywanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z tym rozporządzeniem będzie nadal odbywać się według zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim” poprzez ocenę projektów z zastosowaniem scenariuszy energochłonności w pełni zgodnych z unijnymi celami energetycznymi i klimatycznymi.
- (27) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 ⁽¹³⁾ podkreślono potrzebę określenia uregulowań umożliwiających zwiększone wykorzystanie funduszy unijnych, z wyraźnym odniesieniem do kwestii umożliwienia podejmowania działań wspierających współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej.
- (28) Ukończenie infrastruktury sieciowej pozostaje priorytetem w kontekście zapewnienia rozwoju energii odnawialnej, natomiast uwzględnienie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej oraz rozwój inteligentnego i efektywnego systemu energetycznego obejmującego rozwiązania w zakresie magazynowania i reagowania na zapotrzebowanie, które ułatwiają zrównoważenie sieci, stanowi odzwierciedlenie podejścia przyjętego w ramach pakietu „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”, ze zbiorową odpowiedzialnością za osiągnięcie ambitnej wartości docelowej dla energii odnawialnej w 2030 r. i zmienionym kontekstem politycznym, przy zapewnieniu sprawiedliwej i odpowiedniej transformacji oraz z uwzględnieniem ambitnych długoterminowych celów w zakresie dekarbonizacji.
- (29) Innowacyjne technologie infrastrukturalne, które umożliwiają przejście na niskoemisyjne systemy energetyczne i transportowe oraz zwiększają bezpieczeństwo dostaw i jednocześnie służą zapewnieniu Unii większej niezależności energetycznej, są niezbędne w świetle unijnej agendy dekarbonizacji. W szczególności w swoim komunikacie z dnia 23 listopada 2017 r. w sprawie rozwoju sieci energetycznych w Europie Komisja podkreśliła, że – uwzględniając, iż energia odnawialna ma stanowić połowę produkcji energii elektrycznej do 2030 r. – rola energii elektrycznej będzie w coraz większym stopniu powodować dekarbonizację sektorów dotychczas zdominowanych przez paliwa kopalne, na przykład transportu, przemysłu oraz sektora ogrzewania i chłodzenia, oraz że w związku z tym

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

w ramach polityki w zakresie transeuropejskiej infrastruktury energetycznej należy kłaść nacisk na elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe, magazynowanie energii elektrycznej, projektowanie inteligentnych sieci oraz inwestycje w infrastrukturę gazową. W celu wspierania realizacji unijnych celów w zakresie dekarbonizacji, integracji rynku wewnętrznego i bezpieczeństwa dostaw należy odpowiednio uwzględnić i priorytetowo traktować technologie i projekty przyczyniające się do transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Komisja będzie dążyć do zwiększenia liczby wspieranych w ramach CEF projektów w zakresie transgranicznych inteligentnych sieci i innowacyjnych technologii magazynowania oraz przesyłu CO₂.

- (30) Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej mają umożliwić racjonalne pod względem kosztów upowszechnianie energii odnawialnej w Unii i osiągnięcie wiążącego dla Unii celu polegającego na co najmniej 32 % udziale energii odnawialnej w 2030 r., o czym mowa w art. 3 dyrektywy (UE) 2018/2001, oraz mają sprzyjać strategicznej absorpcji innowacyjnych technologii w zakresie energii odnawialnej. Do przykładów kwalifikowalnych technologii należą: produkcja odnawialnej 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 zachowana została 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 z zaangażowanych państw członkowskich, pod warunkiem że zastosowanie mają kryteria ogólne części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia.
- (31) Aby wspierać współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej oraz przyjęcie przez rynek projektów, Komisja powinna ułatwiać prowadzenie transgranicznych projektów w dziedzinie energii odnawialnej. W sektorze energii, wobec braku dostatecznego przyjęcia przez rynek transgranicznych projektów w dziedzinie energii odnawialnej, budżet niewykorzystany na planowane transgraniczne projekty w dziedzinie energii odnawialnej powinno się wykorzystać na osiągnięcie celów transeuropejskiej sieci energetycznej i przeznaczyć na działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania, określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013, zanim rozważy się jego ewentualne wykorzystanie na potrzeby unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych określonego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 ⁽¹⁴⁾.
- (32) Konieczne jest wspieranie projektów inteligentnych sieci, które to projekty łączą produkcję, dystrybucję lub zużycie energii elektrycznej przy użyciu systemu zarządzania w czasie rzeczywistym i wpływają na transgraniczne przepływy energii. Wsparcie CEF na rzecz takich projektów powinno również odzwierciedlać centralną rolę inteligentnych sieci w transformacji energetyki i powinno pomagać w przewyżnianiu niedoborów finansowania utrudniających obecnie inwestycje, które służą powszechnemu wprowadzaniu technologii inteligentnych sieci.
- (33) W kontekście wsparcia unijnego szczególną uwagę należy zwrócić na transgraniczne połączenia energetyczne, w tym połączenia niezbędne do osiągnięcia celu 10 % elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych na 2020 r. oraz celu 15 % na 2030 r., które to cele określono w rozporządzeniu (UE) 2018/1999. Rozwój elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych ma kluczowe znaczenie dla integrowania rynków i zakończenia izolacji energetycznej poprzez umożliwienie zwiększenia wykorzystania energii odnawialnej w systemach i tym samym korzystanie z ich zróżnicowanego portfela w zakresie popytu i podaży energii odnawialnej, a także z morskich sieci wiatrowych i inteligentnych sieci, oraz prowadzi do integrowania wszystkich krajów w płynny i konkurencyjny rynek energii.
- (34) Osiągnięcie jednolitego rynku cyfrowego jest uzależnione od związanej z nim infrastruktury łączności cyfrowej. Cyfryzacja unijnego przemysłu 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 CEF w dziedzinie infrastruktury

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

łącności 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, potrzebnych do realizacji celów jednolitego rynku cyfrowego w Unii, a także uchylene rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 283/2014 ⁽¹⁵⁾.

- (35) W swoim komunikacie z dnia 14 września 2016 r. zatytułowanym: „Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego: w kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego” (zwanym dalej „strategią na rzecz społeczeństwa gigabitowego”) Komisja określiła strategiczne cele na rok 2025 r. z myślą o optymalizacji inwestycji w infrastrukturę łączności cyfrowej. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 ⁽¹⁶⁾ ma na celu, między innymi, stworzenie otoczenia regulacyjnego, które sprzyjać będzie prywatnym inwestycjom w sieci łączności cyfrowej. Niemniej jednak jasne jest, 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 czynniki społeczno-gospodarcze, i dlatego pilnie wymagają baczniejszej uwagi. Należy zatem dostosować CEF pod kątem jego wkładu w osiągnięcie wspomnianych celów strategicznych określonych w strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, mających na celu przyczynienie się do równowagi rozwoju obszarów wiejskich i miejskich i uzupełnienie wsparcia na rzecz wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości udzielane za pośrednictwem innych programów, w szczególności EFRR, Funduszu Spójności i programu InvestEU.
- (36) Mimo iż wszystkie sieci łączności cyfrowej, które są połączone z internetem, są ze swej istoty sieciami transeuropejskimi, głównie ze względu na aplikacje i usługi, których funkcjonowanie umożliwiają, pierwszeństwo we wspieraniu za pośrednictwem CEF należy przyznać działaniom o najwyższym oczekiwanym wpływie na jednolity rynek cyfrowy, m.in. poprzez ich dostosowanie do celów strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, jak również na cyfrową transformację gospodarki i społeczeństwa, z uwzględnieniem zaobserwowanych niedoskonałości rynku i przeszkód we wdrażaniu.
- (37) 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, w tym na obszarach wiejskich i słabo zaludnionych. Tego rodzaju podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy muszą być w czołówce, jeśli chodzi o gigabitowe połączenia z internetem, aby zapewnić dostęp do najlepszych usług i aplikacji dla gospodarstw domowych, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych w Unii. CEF powinien wspierać dostęp do sieci o bardzo dużej przepustowości, w tym systemów 5G i innych najnowocześniejszych rodzajów łączności zdolnych do zapewnienia gigabitowych połączeń dla wspomnianych podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy w celu maksymalizacji ich pozytywnych skutków dla całej gospodarki i społeczeństwa w obrębie swoich obszarów, w tym poprzez zwiększenie popytu użytkowników na połączenia i usługi.
- (38) Niepołączone terytoria na całym obszarze Unii stanowią wąskie gardła i niewykorzystany potencjał jednolitego rynku cyfrowego. Na większości obszarów wiejskich i oddalonych dostęp do wysokiej jakości łączności internetowej może odgrywać zasadniczą rolę jako czynnik zapobiegający przepaści cyfrowej, izolacji i wyludnianiu poprzez zmniejszenie kosztów dostawy towarów i usług oraz częściowe zrekompensowanie życia w oddaleniu. Wysokiej jakości łączność internetowa jest niezbędna z punktu widzenia nowych możliwości gospodarczych, takich jak rolnictwo precyzyjne czy rozwój biogospodarki na obszarach wiejskich. CEF powinien przyczyniać się do zapewnienia wszystkim gospodarstwom domowym w Unii – na obszarach wiejskich bądź miejskich – łączności stacjonarnej lub bezprzewodowej o bardzo dużej przepustowości, koncentrując się na tych projektach wdrożeniowych, w odniesieniu do których stwierdzono pewne niedoskonałości rynku i które mogą być realizowane za pomocą dotacji o niskiej intensywności. Należy maksymalizować synergię działań wspieranych w ramach CEF, należyście uwzględniając poziom zagęszczenia na danym obszarze podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy oraz poziom finansowania niezbędny do objęcia zasięgiem. Ponadto CEF powinien mieć na celu osiągnięcie kompleksowego objęcia zasięgiem gospodarstw domowych i terytoriów, ponieważ eliminowanie, na późniejszych etapach, luk na obszarach objętych już zasięgiem nie jest oszczędnym rozwiązaniem.

⁽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).

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 z dnia 11 grudnia 2018 r. ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (Dz.U. L 321 z 17.12.2018, s. 36).

- (39) Ponadto, wykorzystując powołanie inicjatywy WiFi4EU, w ramach CEF należy nadal wspierać zapewnianie bezpłatnej, chronionej, wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej w ośrodkach lokalnego życia publicznego, z uwzględnieniem podmiotów pełniących misję publiczną, takich jak instytucje publiczne i dostawcy usług publicznych, jak również w przestrzeniach zewnętrznych dostępnych publicznie, w celu promowania w społecznościach lokalnych unijnej wizji cyfrowej.
- (40) Infrastruktura cyfrowa jest ważną podstawą innowacji. Aby CEF mógł maksymalnie zwiększyć swoje oddziaływanie, powinien koncentrować się na finansowaniu infrastruktury cyfrowej. Poszczególne usługi i aplikacje cyfrowe, takie jak te, które obejmują różne technologie rozproszonego rejestru lub wykorzystują sztuczną inteligencję, powinny zatem zostać wyłączone z zakresu CEF, a zamiast tego, w stosownych przypadkach, powinny być objęte innymi instrumentami, takimi jak program „Cyfrowa Europa”, ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/694 ⁽¹⁷⁾. Ważne jest również, aby zmaksymalizować synergie między różnymi programami.
- (41) Rentowność przewidywanych kolejnych generacji usług cyfrowych, takich jak usługi „internetu rzeczy” i aplikacje cyfrowe, które mają przynieść znaczne korzyści w różnych sektorach i całemu społeczeństwu, będzie wymagać nieprzerwanego transgranicznego zasięgu systemów 5G, w szczególności w celu umożliwienia użytkownikom i przedmiotom zachowania połączenia w trakcie przemieszczania się. Jednak 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 CEF.
- (42) Wdrożenie szkieletowych sieci łączności elektronicznej, w tym podmorskich kabli łączących terytoria europejskie z państwami trzecimi na innych kontynentach bądź łączących europejskie wyspy, regiony najbardziej oddalone lub kraje i terytoria zamorskie, w tym przez unijne wody terytorialne oraz wyłączne strefy ekonomiczne państw członkowskich, jest konieczne w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury, w celu zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii oraz w celu przyczynienia się do spójności terytorialnej. Bez wsparcia publicznego projekty takie są jednak często nieopłacalne ekonomicznie. Ponadto należy udostępnić wsparcie w celu uzupełnienia europejskich zasobów w zakresie obliczeń wielkiej skali o odpowiednie połączenia o terabitowej przepustowości.
- (43) Działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej powinny wykorzystywać najlepszą dostępną i najlepiej dopasowaną do konkretnego projektu technologię, która zapewnia najlepiej wyważone proporcje między najnowszymi technologiami pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci oraz opłacalności. Wdrożenia takie 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.
- (44) Unia opracowała własną satelitarną technologię pozycjonowania, nawigacji i synchronizacji czasu (programy EGNOS/Galileo) oraz własny program obserwacji i monitorowania Ziemi (Copernicus). Zarówno programy EGNOS i 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 CEF infrastruktura transportowa, energetyczna lub cyfrowa, wykorzystująca usługi w zakresie pozycjonowania, nawigacji i synchronizacji czasu lub obserwacji Ziemi, powinna być kompatybilna pod względem technicznym z tymi programami.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/694 z dnia 29 kwietnia 2021 r. ustanawiające program „Cyfrowa Europa” oraz uchylające decyzję (UE) 2015/2240 (Dz.U. L 166 z 11.5.2021, s. 1).

- (45) Pozytywne wyniki pierwszego naboru wniosków dotyczących łączenia instrumentów, uruchomionego w ramach obecnego programu w 2017 r., potwierdziły adekwatność i wartość dodaną wynikającą z wykorzystania unijnych dotacji do łączenia finansowania ze środkami pochodzącymi z Europejskiego Banku Inwestycyjnego lub krajowych banków prorozwojowych lub innych instytucji finansowania rozwoju i publicznych instytucji finansujących, a także od instytucji finansowych sektora prywatnego i inwestorów z sektora prywatnego, w tym poprzez partnerstwa publiczno-prywatne. Łączenie instrumentów powinno przyczynić się do przyciągnięcia prywatnych inwestycji i zwiększyć ogólny wkład sektora publicznego zgodnie z celami programu InvestEU. CEF powinien zatem nadal wspierać działania, które mogą być finansowane przez łączenie dotacji unijnych oraz innych źródeł finansowania.
- (46) W sektorze transportu kwoty wykorzystywane na działania łączone nie powinny przekraczać 10 % kwoty określonej w dziale 1 pkt 2 WRF na lata 2021–2027. Możliwe powinno być wykorzystanie działań łączonych, na przykład w odniesieniu do działań dotyczących inteligentnej, interoperacyjnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, dostępnej, bezpiecznej i chronionej mobilności.
- (47) Ponadto cele polityki wynikające z CEF będą również realizowane przez instrumenty finansowe i gwarancje budżetowe w ramach segmentów polityki programu InvestEU. Działania CEF powinny być wykorzystywane do pobudzania inwestycji w drodze korygowania niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych sytuacji w zakresie inwestycji, w proporcjonalny sposób, bez powielania bądź wypierania finansowania prywatnego, w szczególności w przypadkach gdy działania nie są ekonomicznie opłacalne, lecz wnoszą wyraźną unijną wartość dodaną.
- (48) Aby sprzyać 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 CEF. W tym celu synergia z programem „Horyzont Europa” ustanowionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695⁽¹⁸⁾ mają zapewnić, by potrzeby badawcze i inwestycyjne w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych w Unii zostały zidentyfikowane i ustalone w trakcie procesu planowania strategicznego programu „Horyzont Europa”. Ponadto synergia z programem „Horyzont Europa” mają zapewnić, by CEF służył wsparciu szeroko zakrojonego rozwoju i wdrażania innowacyjnych technologii i rozwiązań w zakresie infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej, w szczególności tych, które są rezultatem programu „Horyzont Europa”. Co więcej, synergia z programem „Horyzont Europa” mają ułatwić wymianę informacji i danych między programem „Horyzont Europa” a CEF, na przykład poprzez określenie technologii z programu „Horyzont Europa” o wysokiej gotowości rynkowej, które mogłyby być dalej wdrażane za pomocą CEF.
- (49) Czas trwania CEF powinien być dostosowany do okresu obowiązywania WRF. Niniejsze rozporządzenie powinno określić pulę środków finansowych na cały okres 2021–2027, która ma stanowić główną kwotę odniesienia w rozumieniu pkt 18 Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 16 grudnia 2020 r. pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Europejską w sprawie dyscypliny budżetowej, współpracy w kwestiach budżetowych i należytego zarządzania finansami oraz w sprawie nowych zasobów własnych, w tym również harmonogramu wprowadzania nowych zasobów własnych⁽¹⁹⁾, dla Parlamentu Europejskiego i Rady podczas rocznej procedury budżetowej.
- (50) 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 lub z obu tych źródeł. Mają również pomóc w wykorzystywaniu unijnego finansowania w sposób spójny oraz maksymalizowaniu wartości

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające Program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” oraz zasady uczestnictwa i upowszechniania obowiązujące w tym programie oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1290/2013 i (UE) nr 1291/2013 (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Dz.U. L 4331 z 22.12.2020, s. 28.

dotanej wsparcia finansowego, otrzymywanego w szczególności za pośrednictwem, w stosownych przypadkach, EFRR i Funduszu Spójności, Europejskiego Instrumentu Stabilizacji Inwestycji, programu InvestEU oraz CEF. Wsparcie finansowe powinno również być wykorzystywane, w stosownych przypadkach, w sposób zgodny z unijnymi i krajowymi planami w dziedzinie energii i klimatu.

- (51) Do niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają horyzontalne zasady finansowe przyjęte przez Parlament Europejski i Radę na podstawie art. 322 TFUE. Zasady te, ustanowione w rozporządzeniu finansowym, określają w szczególności procedurę uchwalania i wykonywania budżetu w drodze dotacji, nagród, zamówień i wykonania pośredniego oraz przewidują kontrolę odpowiedzialności podmiotów upoważnionych do działań finansowych. Zasady przyjęte na podstawie art. 322 TFUE obejmują także ogólny system warunkowości służący ochronie budżetu Unii.
- (52) Rodzaje finansowania i metody wdrażania na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny być wybierane w zależności od możliwości osiągnięcia szczegółowych celów działań i uzyskania wyników, biorąc pod uwagę w szczególności koszty kontroli, obciążenie administracyjne oraz przewidywane ryzyko nieprzestrzegania przepisów. Podczas dokonywania takich wyborów należy wziąć pod uwagę korzystanie z kwot ryczałtowych, stawek ryczałtowych i stawek jednostkowych, a także formę finansowania niepowiązanego z kosztami, o którym mowa w art. 125 ust. 1 rozporządzenia finansowego.
- (53) Podmioty prawne mające siedzibę w Unii powinny w miarę możliwości móc uczestniczyć na zasadzie wzajemnego udziału w równoważnych programach państw trzecich uczestniczących w CEF.
- (54) Państwa trzecie będące członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) mogą uczestniczyć w programach Unii w ramach współpracy ustanowionej na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym⁽²⁰⁾ (zwanego dalej „Porozumieniem EOG”), które przewiduje wdrażanie programów na podstawie decyzji przyjętej na mocy tego Porozumienia. Państwa trzecie mogą również uczestniczyć w tych programach na podstawie innych instrumentów prawnych. W niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić przepis szczególny zobowiązujący państwa trzecie do przyznania właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu, Europejskiemu Urzędowi ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz Trybunałowi Obrachunkowemu, praw i dostępu niezbędnych do wykonywania w pełni ich odpowiednich kompetencji.
- (55) Rozporządzenie finansowe ustanawia zasady udzielania dotacji. Aby uwzględnić specyfikę działań wspieranych w ramach CEF oraz zapewnić ich spójne wdrażanie w sektorach objętych CEF, należy przewidzieć dodatkowe wskazówki dotyczące kryteriów kwalifikowalności i kryteriów wyboru. Wybór działań i ich finansowanie powinny podlegać jedynie warunkom określonym w niniejszym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu finansowym. Bez uszczerbku dla rozporządzenia finansowego powinna istnieć możliwość przewidzenia procedur uproszczonych w programach prac.
- (56) Zgodnie z rozporządzeniem finansowym kryteria kwalifikacji i wyboru są określone w programach prac. W sektorze transportu jakość i adekwatność projektu należy oceniać również z uwzględnieniem jego spodziewanego wpływu na europejską łączność, jego zgodności z wymogami dostępności i jego strategii pod względem przyszłych potrzeb w zakresie obsługi technicznej.
- (57) Zgodnie z rozporządzeniem finansowym, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013⁽²¹⁾ i rozporządzeniami Rady (WE, Euratom) nr 2988/95⁽²²⁾, (Euratom, WE) nr 2185/96⁽²³⁾ i (UE) 2017/1939⁽²⁴⁾ interesy finansowe Unii należy chronić za pomocą proporcjonalnych środków, w tym środków w zakresie zapobiegania nieprawidłowościom – w tym nadużyciom finansowym – ich wykrywania, korygowania i prowadzenia w ich sprawie postępowań, odzyskiwania środków utraconych, nienależnie wypłaconych lub nieodpowiednio wykorzystanych oraz, w stosownych przypadkach, nakładania kar administracyjnych. W szczególności, zgodnie z rozporządzeniami (Euratom, WE) nr 2185/96 i (UE, Euratom) nr 883/2013, OLAF jest uprawniony do prowadzenia dochodzeń administracyjnych, w tym kontroli na miejscu i inspekcje, w celu ustalenia, czy miały miejsce nadużycia finansowe, korupcja lub wszelka inna nielegalna działalność na szkodę interesów finansowych

⁽²⁰⁾ Dz.U. L 1 z 3.1.1994, s. 3.

⁽²¹⁾ 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).

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ 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).

⁽²⁴⁾ 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).

Unii. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1939 Prokuratura Europejska (EPPO) jest uprawniona do prowadzenia postępowań przygotowawczych oraz wnoszenia i popierania oskarżeń w sprawie przestępstw naruszających interesy finansowe Unii, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1371⁽²⁵⁾. Zgodnie z rozporządzeniem finansowym każda osoba lub podmiot, które otrzymują środki finansowe Unii, mają w pełni współpracować w celu ochrony interesów finansowych Unii, przyznać Komisji, OLAF, Trybunałowi Obrachunkowemu oraz, w przypadku państw członkowskich, które uczestniczą we wzmocnionej współpracy na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/1939, EPPO, niezbędne prawa i dostęp, a także zapewniać, aby wszelkie osoby trzecie uczestniczące w wykonywaniu środków finansowych Unii przyznały tym organom równoważne prawa.

- (58) Na podstawie decyzji Rady 2013/755/UE⁽²⁶⁾ osoby i podmioty mające siedzibę w krajach i terytoriach zamorskich (KTZ) kwalifikują się do finansowania z zastrzeżeniem zasad i celów CEF oraz ewentualnych uzgodnień mających zastosowanie do państwa członkowskiego, z którym dany kraj lub terytorium zamorskie są powiązane.
- (59) Unia powinna dążyć do zapewnienia spójności i synergii z unijnymi programami w zakresie polityki zewnętrznej, z uwzględnieniem pomocy przedakcesyjnej wynikającej ze zobowiązań podjętych w kontekście komunikatu Komisji z dnia 6 lutego 2018 r. pt. „Wiarygodna perspektywa rozszerzenia dla Bałkanów Zachodnich oraz zwiększone zaangażowanie UE w tym regionie”.
- (60) 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, wsparcie finansowe powinno być dostępne tylko wtedy, gdy jest ono niezbędne do osiągnięcia celów tych projektów. W odniesieniu do projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej współpraca między co najmniej jednym państwem członkowskim a państwem trzecim (w tym w ramach Wspólnoty Energetycznej) powinna spełniać warunki określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 odnośnie do potrzeby fizycznego połączenia z Unią.
- (61) W swoim komunikacie z 3 października 2017 r. zatytułowanym: „Skuteczne zamówienia publiczne dla Europy” Komisja stwierdziła, że Unia jest najbardziej otwartym rynkiem zamówień na świecie, ale inne państwa nie zawsze odwzajemniają się przyznaniem dostępu do ich rynku zamówień. Beneficjenci CEF powinni zatem w pełni korzystać z możliwości zamówień strategicznych oferowanych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE⁽²⁷⁾.
- (62) Zgodnie z pkt 22 i 23 porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽²⁸⁾ CEF powinien być przedmiotem ewaluacji na podstawie informacji zgromadzonych zgodnie ze szczególnymi wymogami dotyczącymi monitorowania, w tym monitorowania wydatków na cele związane z klimatem, przy czym należy unikać obciążeń administracyjnych, w szczególności dla państw członkowskich, a także nadmiernej regulacji. Wymogi te powinny, w stosownych przypadkach, obejmować mierzalne wskaźniki stanowiące podstawę ewaluacji efektów CEF w praktyce. Komisja powinna przeprowadzać ewaluacje, a ich wyniki przekazywać Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów, aby ocenić skuteczność i efektywność finansowania oraz jego wpływ na ogólne cele CEF i by wprowadzić niezbędne zmiany.
- (63) Należy wdrożyć przejrzyste, podlegające rozliczeniu i odpowiednie środki monitorowania i sprawozdawczości, w tym wymierne wskaźniki, aby oceniać i przedstawiać postępy we wdrażaniu CEF pod kątem osiągnięcia celów ogólnych i szczegółowych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Środki te powinny również zapewnić uznanie osiągnięć CEF. Wspomniany system sprawozdawczości dotyczącej realizacji celów powinien zapewniać, by dane na

⁽²⁵⁾ 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).

⁽²⁶⁾ Decyzja Rady 2013/755/UE z dnia 25 listopada 2013 r. w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich z Unią Europejską (decyzja o stowarzyszeniu zamorskim) (Dz.U. L 344 z 19.12.2013, s. 1).

⁽²⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁸⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

potrzeby monitorowania wdrażania CEF i jego rezultatów nadawały się do dogłębnej analizy poczynionych postępów i napotkanych trudności oraz by dane te i wyniki były gromadzone w sposób efektywny, skuteczny i terminowy. Konieczne jest nałożenie proporcjonalnych wymogów sprawozdawczych na odbiorców środków unijnych w celu zebrania odpowiednich danych na potrzeby CEF.

- (64) CEF powinien być wdrażany za pomocą programów prac. Do dnia 15 października 2021 r. Komisja powinna przyjąć pierwsze wieloletnie programy prac, które powinny zawierać harmonogramy naborów wniosków na pierwsze trzy lata CEF, ich tematy oraz orientacyjny budżet, a także perspektywiczne ramy obejmujące cały okres programowania.
- (65) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do: określenia szczegółowych zasad dofinansowania między częściami dotyczącymi projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej; określenia, w razie potrzeby, wymogów dotyczących infrastruktury mających zastosowanie do określonych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania oraz procedury ewaluacji dotyczącej działań związanych z działaniami w zakresie podwójnego zastosowania infrastruktury; przyjmowania programów prac oraz przyznawania unijnego wsparcia finansowego. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁹⁾.
- (66) W celu dostosowania, w razie potrzeby, wskaźników stosowanych do monitorowania wdrażania CEF, indykatorywnych wartości procentowych zasobów budżetowych alokowanych na poszczególne cele szczegółowe w sektorze transportu, a także definicji transportowych korytarzy sieci bazowej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (67) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie budowa, rozwój, modernizacja i ukończenie transeuropejskich sieci w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar lub skutki działania możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (68) Należy zatem uchylić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ⁽³⁰⁾ oraz rozporządzenie (UE) nr 283/2014. Należy jednak zachować skutki art. 29 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, który zmienia załącznik do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 ⁽³¹⁾ w odniesieniu do wykazu korytarzy towarowych.
- (69) W celu zapewnienia ciągłości udzielania wsparcia w odpowiednich obszarach polityki oraz umożliwienia wdrażania od początku obowiązywania WRF na lata 2021–2027 niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym i być stosowane z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 2021 r.,

⁽²⁹⁾ 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).

⁽³⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

⁽³¹⁾ 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).

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę” (CEF) na okres obowiązywania wieloletnich ram finansowych (WRF) na lata 2021–2027.

Niniejsze rozporządzenie określa cele CEF, jego budżet na lata 2021–2027, formy finansowania unijnego oraz zasady dotyczące przyznawania takiego finansowania.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „działanie” oznacza działalność, która została uznana za finansowo i technicznie niezależną, ma określone ramy czasowe i jest niezbędna do realizacji danego projektu;
- b) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa alternatywne dla wszystkich rodzajów transportu w rozumieniu art. 2 pkt 1 dyrektywy 2014/94/UE;
- c) „beneficjent” oznacza podmiot posiadający osobowość prawną, z którym podpisano umowę o udzielenie dotacji;
- d) „działanie łączone” oznacza działania wspierane z budżetu Unii, w tym działanie w ramach instrumentów łączonych zgodnie z art. 2 pkt 6 rozporządzenia finansowego, łączące bezzwrotne formy wsparcia lub instrumenty finansowe lub gwarancje budżetowe z budżetu Unii ze zwrotnymi formami wsparcia z instytucji finansowania rozwoju lub innych publicznych instytucji finansujących, a także z komercyjnych instytucji finansujących 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) nr 1315/2013;
- g) „korytarze sieci bazowej” oznaczają instrumenty ułatwiające skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, oraz wymienione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- h) „połączenie transgraniczne” oznacza, w sektorze transportu, projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, który zapewnia ciągłość TEN-T między państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem trzecim;
- i) „brakujące połączenie” oznacza, we wszystkich rodzajach transportu, brakujący odcinek TEN-T lub odcinek transportowy zapewniający połączenie bazowych lub kompleksowych sieci z korytarzami TEN-T, którego brak przerywa ciągłość TEN-T lub który zawiera co najmniej jedno wąskie gardło mające wpływ na ciągłość TEN-T;
- j) „infrastruktura podwójnego zastosowania” oznacza infrastrukturę sieci transportowej, która zaspokaja potrzeby zarówno sektora cywilnego, jak i obronności;
- k) „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza projekt wybrany lub kwalifikujący się do wyboru zgodnie z umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami pomiędzy co najmniej dwoma państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między co najmniej jednym państwem członkowskim a co najmniej jednym państwem trzecim, zgodnie z art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001, w zakresie planowania lub upowszechniania produkcji energii odnawialnej, zgodnie z kryteriami określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia;

- l) „efektywność energetyczna przede wszystkim” oznacza efektywność energetyczną przede wszystkim w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia (UE) 2018/1999;
- m) „infrastruktura łączności cyfrowej” oznacza sieci o bardzo dużej przepustowości, systemy 5G, lokalną łączność bezprzewodową bardzo wysokiej jakości i sieci szkieletowe, jak również operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową i energetyczną;
- n) „systemy 5G” oznaczają zestaw elementów infrastruktury cyfrowej opartych na uzgodnionych na poziomie światowym normach w zakresie technologii łączności ruchomej i bezprzewodowej, wykorzystywane 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 obsługiwane dużej liczby urządzeń skomunikowanych;
- o) „korytarz 5G” oznacza szlak transportowy, drogę, linię kolejową lub śródlądową drogę wodną, w pełni objęte infrastrukturą łączności cyfrowej, w szczególności systemami 5G, umożliwiające nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych, takich jak mobilność oparta na sieci i zautomatyzowana lub podobne usługi w zakresie inteligentnej mobilności dla kolei lub cyfrowej łączności na śródlądowych drogach wodnych;
- p) „operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową i energetyczną” oznaczają fizyczne i wirtualne zasoby technologii informacyjno-komunikacyjnych, działające za pośrednictwem infrastruktury łączności, wspierające przepływ, przechowywanie, przetwarzanie i analizę danych dotyczących infrastruktury transportowej lub energetycznej lub obu tych rodzajów infrastruktury;
- q) „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;
- r) „prace studyjne” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, takie jak analizy przygotowawcze, tworzenie map infrastruktury, studia wykonalności, ewaluacja, 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;
- s) „podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy” oznaczają podmioty, które ze względu na przedmiot swojej działalności, charakter lub lokalizację mogą bezpośrednio lub pośrednio generować istotne korzyści społeczno-gospodarcze dla obywateli, przedsiębiorstw i społeczności lokalnych znajdujących się w ich otoczeniu lub w ich strefie wpływów;
- t) „państwo trzecie” oznacza państwo, które nie jest państwem członkowskim Unii;
- u) „sieci o bardzo dużej przepustowości” oznaczają sieci o bardzo dużej przepustowości w rozumieniu art. 2 pkt 2 dyrektywy (UE) 2018/1972;
- v) „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. Głównymi celami CEF są budowa, rozwój, modernizacja i ukończenie transeuropejskich sieci w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej, z uwzględnieniem długoterminowych zobowiązań do obniżenia emisyjności oraz celów dotyczących: zwiększenia konkurencyjności Europy; inteligentnego, zrównoważonego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu; spójności terytorialnej, społecznej i ekonomicznej oraz dostępu do rynku wewnętrznego i jego integracji, z naciskiem na ułatwianie synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych.
2. Cele szczegółowe CEF są następujące:
 - a) w sektorze transportu:
 - (i) przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych, wzajemnie połączonych i multimodalnych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, interoperacyjnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, dostępnej, bezpiecznej i chronionej mobilności zgodnie z celami rozporządzenia (UE) nr 1315/2013; oraz
 - (ii) dostosowanie odcinków TEN-T do potrzeb podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej z myślą o poprawie mobilności zarówno cywilnej, jak i wojskowej;

- b) w sektorze energii:
- (i) przyczynianie się do opracowywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących dalszej integracji wydajnego i konkurencyjnego wewnętrznego rynku energii, interoperacyjności sieci w wymiarze ponadgranicznym i ponadsektorowym, ułatwiających dekarbonizację gospodarki, promujących efektywność energetyczną i zapewniających bezpieczeństwo dostaw; oraz
 - (ii) ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii, w tym energii odnawialnej;
- c) w sektorze technologii cyfrowych: przyczynianie się do opracowywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących upowszechnienia oraz dostępu do bezpiecznych i chronionych sieci o bardzo dużej przepustowości, w tym systemów 5G, oraz do zwiększenia odporności i przepustowości cyfrowych sieci szkieletowych na terytoriach Unii poprzez połączenie ich z sąsiadującymi terytoriami, jak również do cyfryzacji sieci transportowych i energetycznych.

Artykuł 4

Budżet

1. Pula środków finansowych na wdrażanie CEF na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2027 r. wynosi 33 710 000 000 EUR ⁽³²⁾ w cenach bieżących.

Zgodnie z unijnym celem, jakim jest uwzględnianie działań w dziedzinie klimatu w unijnych politykach sektorowych i funduszach unijnych, w ramach działań CEF przeznaczona jest 60 % jego całkowitej puli środków finansowych na cele klimatyczne.

2. Podział kwoty, o której mowa w ust. 1, jest następujący:
- a) 25 807 000 000 EUR na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), w tym:
 - (i) 12 830 000 000 EUR z WRF na lata 2021–2027, dział 1(2), Europejskie inwestycje strategiczne;
 - (ii) 11 286 000 000 EUR przesunięte z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wyłącznie w państwach członkowskich kwalifikujących się do otrzymania środków z Funduszu Spójności;
 - (iii) 1 691 000 000 EUR z WRF na lata 2021–2027, dział 5(13) na cel szczegółowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii);
 - b) 5 838 000 000 EUR na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), z czego 15 %, z zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek, na projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej: jeżeli poziom 15 % zostanie osiągnięty, Komisja zwiększy ten próg maksymalnie do 20 %, z zastrzeżeniem przyjęcia przez rynek;
 - c) 2 065 000 000 EUR na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. c).
3. Komisja nie może zmienić 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 do finansowania pomocy technicznej i administracyjnej w ramach wdrażania CEF oraz wytycznych sektorowych, między innymi działań przygotowawczych oraz w zakresie monitorowania, kontroli, audytu i ewaluacji, w tym systemów informatycznych i technologicznych dla przedsiębiorstw. Kwota ta może być również wykorzystywana do finansowania środków towarzyszących w celu wsparcia przygotowywania projektów oraz w szczególności zapewnienia promotorom projektów doradztwa dotyczącego możliwości finansowania w celu udzielenia im pomocy przy strukturyzacji finansowania danego projektu.
5. Zobowiązania budżetowe z tytułu działań trwających dłużej niż jeden rok budżetowy można rozłożyć na roczne transze, na okres dwóch lub więcej lat.

⁽³²⁾ Pula środków finansowych na rzecz CEF na lata 2021–2027 w cenach stałych z 2018 r. wynosi 29 896 000 000 EUR, rozdzielona w następujący sposób: a) transport: 22 884 000 000 EUR, z czego: (i) 11 384 000 000 EUR z WRF na lata 2021–2027 dział 1(2), „Europejskie inwestycje strategiczne”; (ii) 10 000 000 000 EUR przesunięte z Funduszu Spójności; (iii) 1 500 000 000 EUR z WRF na lata 2021–2027 działu 5(13), „Obronność”; b) energia: 5 180 000 000 EUR; c) technologie cyfrowe: 1 832 000 000 EUR.

6. Zgodnie z art. 193 ust. 2 akapit drugi lit. a) rozporządzenia finansowego, biorąc pod uwagę opóźnione wejście w życie niniejszego rozporządzenia oraz w celu zapewnienia ciągłości, przez ograniczony okres, koszty poniesione w związku z działaniami wspieranymi na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą być uznawane za kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2021 r., nawet jeżeli zostały one poniesione przed złożeniem wniosku o udzielenie dotacji.

7. Kwota przesunięta z Funduszu Spójności jest wykonywana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z zastrzeżeniem ust. 8 niniejszego artykułu i bez uszczerbku dla art. 15 ust. 2 lit. c).

8. W odniesieniu do kwot przesuniętych z Funduszu Spójności, 30 % tych kwot udostępnia się niezwłocznie na zasadach konkurencyjnych wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności wsparcia jak największej liczby 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 % przesuniętych zasobów. Począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r., przesunięte na rzecz CEF środki, których nie przeznaczono na realizację projektu w dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną udostępnione wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

9. Państwa członkowskie, których dochód narodowy brutto (DNB) na mieszkańca, mierzony według standardów siły nabywczej (SSN) za okres 2015–2017, wynosi mniej niż 60 % średniego DNB na mieszkańca UE-27, mają – do dnia 31 grudnia 2024 r. – zagwarantowane 70 % z 70 % kwoty, którą przesunęły do CEF.

10. Do dnia 31 grudnia 2025 r. łączna kwota alokowana z kwoty, o której mowa w ust. 2 lit. a) ppkt (ii), na działania w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności nie przekracza 170 % udziału tego państwa członkowskiego w łącznej kwocie przesuniętej z Funduszu Spójności.

11. W celu wspierania państw członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności, które mogą napotykać trudności w opracowywaniu projektów charakteryzujących się odpowiednim stopniem zaawansowania, jakością lub obiema tymi cechami i mających wystarczającą unijną wartość dodaną, szczególną uwagę należy zwrócić na pomoc techniczną mającą na celu wzmocnienie zdolności instytucjonalnych oraz efektywności administracji publicznej i usług publicznych związanych z przygotowaniem i realizacją projektów wymienionych w niniejszym rozporządzeniu.

Komisja dokłada wszelkich starań, aby umożliwić państwom członkowskim kwalifikującym się do finansowania z Funduszu Spójności osiągnięcie – do końca okresu 2021–2027 – możliwie jak największej absorpcji kwoty przesuniętej do CEF, w tym poprzez organizację dodatkowych naborów wniosków.

Ponadto przedmiotem szczególnej uwagi i wsparcia są te państwa członkowskie, których DNB na mieszkańca, mierzony według SSN za okres 2015–2017, wynosi mniej niż 60 % średniego DNB na mieszkańca UE-27.

12. Kwoty przesunięte z Funduszu Spójności nie są wykorzystywane do finansowania międzysektorowych programów prac i działań łączonych.

13. Środki alokowane państwom członkowskim w ramach zarządzania dzielonego mogą, na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego, zostać przesunięte do CEF, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 21 rozporządzenia (UE) 2021/1060. Komisja wykonuje te środki bezpośrednio zgodnie z art. 62 ust. 1 akapit pierwszy lit. a) rozporządzenia finansowego lub pośrednio zgodnie z lit. c) tego akapitu. Środki te wykorzystuje się na rzecz danego państwa członkowskiego.

14. Bez uszczerbku dla ust. 13 niniejszego artykułu w sektorze technologii cyfrowych środki alokowane państwom członkowskim w ramach zarządzania dzielonego można, na wniosek tych państw członkowskich, przesunąć do CEF, w tym także w celu uzupełnienia finansowania działań kwalifikujących się na mocy art. 9 ust. 4 niniejszego rozporządzenia do 100 % łącznych kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem zasady współfinansowania określonej w art. 190 rozporządzenia finansowego oraz zasad pomocy państwa. Środki te wykorzystuje się wyłącznie na rzecz danego państwa członkowskiego.

Artykuł 5

Państwa trzecie stowarzyszone z CEF

1. CEF jest otwarty na uczestnictwo następujących państw trzecich:
 - a) członków Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, którzy są członkami EOG, zgodnie z warunkami określonymi w Porozumieniu EOG;
 - b) państw przystępujących, państw kandydujących i potencjalnych kandydatów, 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;
 - 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:
 - (i) zapewnia sprawiedliwe równoważenie wkładów i korzyści państwa trzeciego uczestniczącego w programach unijnych;
 - (ii) określa warunki udziału w poszczególnych CEF, w tym obliczanie wkładów finansowych do poszczególnych programów oraz ich kosztów administracyjnych;
 - (iii) nie przyznaje państwu trzeciemu uprawnień decyzyjnych w odniesieniu do programu unijnego;
 - (iv) gwarantuje prawa Unii w celu zapewnienia należytego zarządzania finansami i w celu ochrony jej interesów finansowych;
 - (v) zapewnia wzajemność w dostępie do podobnych programów w państwie trzecim uczestniczącym w programach unijnych.

Wkłady, o których mowa w akapicie pierwszym lit. d) ppkt(ii), stanowią dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego

2. Bez uszczerbku dla art. 8 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 państwa trzecie, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, 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 lub projektu zgodnie z art. 7 ust. 1 niniejszego rozporządzenia oraz na warunkach określonych w programach prac, o których mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Wdrażanie i formy finansowania unijnego

1. CEF jest wdrażany w ramach zarządzania bezpośredniego zgodnie z rozporządzeniem finansowym lub w ramach zarządzania pośredniego przez podmioty, o których mowa w art. 62 ust. 1 akapit pierwszy lit. c) rozporządzenia finansowego.
2. CEF może zapewniać finansowanie w postaci dotacji i zamówień zgodnie z rozporządzeniem finansowym. Może także przyczyniać się do działań łączonych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523⁽³⁾ oraz tytułem X rozporządzenia finansowego. W sektorze transportu wkład Unii w działania łączone nie przekracza 10 % środków budżetowych wskazanych w art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i) niniejszego rozporządzenia. W sektorze transportu działania łączone mogą być wykorzystywane na działania dotyczące inteligentnej, interoperacyjnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, dostępnej, bezpiecznej i chronionej mobilności, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. b) niniejszego rozporządzenia.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523 z dnia 24 marca 2021 r. ustanawiające Program InvestEU i zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/1017 (Dz.U. L 107 z 26.3.2021, s. 30).

3. Komisja może przekazać uprawnienia do wdrażania części CEF agencjom wykonawczym zgodnie z art. 69 rozporządzenia finansowego, mając na uwadze spełnienie wymogów dotyczących optymalizacji zarządzania i efektywności CEF w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych.

4. Z wkładów na mechanizm wzajemnego ubezpieczenia można pokryć ryzyko związane z odzyskaniem środków należnych od odbiorców i wkłady te uznaje się za wystarczającą gwarancję zgodnie z rozporządzeniem finansowym. Zastosowanie ma art. 33 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2021/695.

Artykuł 7

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej

1. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej przyczyniają się do dekarbonizacji, do zakończenia tworzenia wewnętrznego rynku energii i do zwiększenia bezpieczeństwa dostaw. Projekty te są objęte umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami między co najmniej dwoma państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między co najmniej jednym państwem członkowskim a co najmniej jednym państwem trzecim, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001. Projekty te realizują cele określone w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia, spełniają wskazane tam ogólne kryteria i są wdrażane zgodnie z opisanym tam procesem.

2. Do dnia 31 grudnia 2021 r. Komisja przyjmuje, zgodnie z art. 26, akty delegowane w celu ustalenia – bez uszczerbku dla kryteriów wyboru określonych w art. 14 – kryteriów kwalifikacji i szczegółów procesu wyboru projektów. Komisja publikuje metody oceny wkładu projektu w realizację ogólnych kryteriów oraz metody sporządzania analizy kosztów i korzyści określonej 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 odnawialnej kwalifikują się do finansowania unijnego robót, jeżeli spełniają następujące dodatkowe kryteria:

- a) szczegółowa analiza kosztów i korzyści projektu na podstawie części IV pkt 3 załącznika jest obowiązkowa w odniesieniu do wszystkich projektów objętych wsparciem i uwzględnia wszelkie dochody wynikające z systemów wsparcia, została przeprowadzona w sposób przejrzysty, kompleksowy i kompletny oraz zawiera dowody na istnienie znacznych oszczędności kosztów lub korzyści lub zarówno kosztów, jak i korzyści, pod względem integracji systemów, zrównoważonego wpływu na środowisko, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji; oraz
- b) wnioskodawca wykazał, że projekt nie zostałby zrealizowany w przypadku braku dotacji lub że projekt nie może być ekonomicznie opłacalny w przypadku braku dotacji.

5. Kwota dotacji na roboty:

- a) jest proporcjonalna do oszczędności lub korzyści, o których mowa w części IV pkt 2 lit. b) załącznika lub zarówno oszczędności, jak i korzyści;
- b) nie przekracza kwoty wymaganej do zapewnienia realizacji projektu lub osiągnięcia jego ekonomicznej opłacalności; oraz
- c) jest zgodna z art. 15 ust. 3.

6. CEF przewiduje możliwość skoordynowanego finansowania z ramami umożliwiającymi upowszechnianie energii odnawialnej, o których mowa w art. 3 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001, oraz współfinansowanie z unijnym mechanizmem finansowania energii ze źródeł odnawialnych, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999.

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

8. Komisja przyjmie akt wykonawczy określający szczegółowe zasady dofinansowania między częściami dotyczącymi projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej w ramach CEF a unijnym mechanizmem finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowionym na podstawie art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej

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

2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie infrastruktury łączności cyfrowej spełniają następujące kryteria:

- a) przyczyniają się do realizacji celu szczegółowego przewidzianego w art. 3 ust. 2 lit. c); oraz
- b) wykorzystują najlepszą dostępną technologię najlepiej dostosowaną do danego projektu, która oferuje najlepszą równowagę pod względem wydajności przepływu danych, bezpieczeństwa transmisji, odporności sieci, cyberbezpieczeństwa i efektywności kosztowej.

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

4. Bez uszczerbku dla kryteriów wyboru określonych w art. 14 priorytetowe znaczenie dla finansowania ustala się, biorąc pod uwagę następujące kryteria:

- a) działania przyczyniające się do wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości i dostępu do nich, w tym systemów 5G i innych najnowocześniejszych rodzajów łączności, zgodnie ze strategicznymi celami Unii w zakresie łączności na obszarach, na których znajdują się podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy, traktowane są priorytetowo z uwzględnieniem potrzeb tych obszarów w zakresie łączności oraz objęcia zasięgiem dodatkowego obszaru, w tym gospodarstw domowych, zgodnie z częścią V pkt 1 załącznika. Jednostkowe wdrożenia na potrzeby podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy kwalifikują się do wsparcia, pod warunkiem że wdrożenia takie są ekonomicznie proporcjonalne i fizycznie wykonalne w praktyce;
- b) działania przyczyniające się do zapewnienia lokalnej łączności bezprzewodowej bardzo wysokiej jakości w społecznościach lokalnych, traktowane są priorytetowo zgodnie z częścią V pkt 2 załącznika;
- c) działania przyczyniające się do stworzenia korytarzy 5G wzdłuż głównych tras transportowych, w tym w ramach TEN-T, takich jak wyszczególnione w części V pkt 3 załącznika, traktowane są priorytetowo, aby zapewnić zasięg wzdłuż tych głównych tras transportowych, umożliwiając nieprzerwane świadczenie synergicznych usług cyfrowych, biorąc pod uwagę jego znaczenie społeczno-gospodarcze w związku z wszelkimi instalowanymi obecnie rozwiązaniami technologicznymi w podejściu przyszłościowym;
- d) projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania mające na celu utworzenie lub znaczące zmodernizowanie transgranicznych sieci szkieletowych łączących Unię z państwami trzecimi i wzmacniających połączenia między sieciami łączności elektronicznej na terytorium Unii, w tym podmorskie kable, traktowane są priorytetowo w zależności od tego, w jak istotnym stopniu przyczyniają się do zwiększenia efektywności, odporności i bardzo dużej przepustowości tych sieci łączności elektronicznej;
- e) projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania wdrażające operacyjne platformy cyfrowe, w ramach których to projektów pierwszeństwo przyznaje się działaniom opartym na najnowszych technologiach, z uwzględnieniem takich aspektów jak interoperacyjność, cyberbezpieczeństwo, ochrona danych i ich ponowne wykorzystanie.

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, uwzględniające długoterminowe zobowiązania w zakresie dekarbonizacji. Działania te obejmują prace studyjne, roboty i inne towarzyszące środki niezbędne do zarządzania CEF i jego wdrażania oraz wytyczne sektorowe. Prace studyjne kwalifikują się jedynie w przypadku, gdy dotyczą projektów kwalifikujących się w ramach CEF.

2. W sektorze transportu do otrzymania unijnego wsparcia finansowego na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się wyłącznie następujące działania:

- a) działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych, interoperacyjnych i multimodalnych sieci na potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, infrastruktury śródlądowych dróg wodnych i morskiej:
- (i) działania wdrażające sieć bazową zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące połączeń transgranicznych i brakujących połączeń, takich jak wyszczególnione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także węzłów miejskich, multimodalnych platform logistycznych, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo-drogowych i połączeń z portami lotniczymi sieci bazowej, w rozumieniu załącznika 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 warunkami określonymi w programach prac, o których mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia;
 - (ii) działania związane z połączeniami transgranicznymi sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, takimi jak wyszczególnione w części III pkt 2 załącznika do niniejszego rozporządzenia, działania, o których mowa w części III pkt 3 załącznika do niniejszego rozporządzenia, działania związane z pracami studyjnymi dotyczącymi rozwoju sieci kompleksowej i działania dotyczące morskich i śródlądowych portów sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (iii) działania mające na celu przywrócenie brakujących regionalnych transgranicznych połączeń kolejowych w sieci TEN-T, które zostały zawieszane lub zlikwidowane;
 - (iv) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo-drogowych, połączeń z portami lotniczymi i multimodalnych platform logistycznych sieci kompleksowej, w rozumieniu załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (v) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania mające na celu połączenie sieci transeuropejskiej z sieciami infrastruktury państw sąsiadujących, w rozumieniu art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- b) działania związane z inteligentną, interoperacyjną, zrównoważoną, multimodalną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, dostępną, bezpieczną i chronioną mobilnością:
- (i) działania wspierające autostrady morskie zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 ze szczególnym uwzględnieniem transgranicznej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu;
 - (ii) działania wspierające systemy aplikacji telematycznych, zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, na potrzeby odnośnych rodzajów transportu, w tym w szczególności:
 - na potrzeby kolei: europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS),
 - na potrzeby śródlądowych dróg wodnych: usługi informacji rzecznej (RIS),
 - na potrzeby transportu drogowego: inteligentne systemy transportowe (ITS),
 - na potrzeby transportu morskiego: systemy monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS) 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 wynikające z badań nad systemem zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SESAR);

- (iii) działania wspierające zrównoważone usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 32 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz działania służące ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy;
 - (iv) działania wspierające nowe technologie i innowacje, w tym automatyzację, zaawansowane usługi transportowe, integrację modalną i infrastrukturę paliw alternatywnych dla wszystkich rodzajów transportu, zgodnie z art. 33 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (v) działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności w rozumieniu art. 3 lit. o) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, a zwłaszcza przeszkód utrudniających korzystanie z efektów korytarzowych/sieciovych, w tym działania wspierające wzrost kolejowego ruchu towarowego i propagujące automatyczne urządzenia do zmiany rozstawu kół;
 - (vi) działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności, w szczególności w węzłach miejskich w rozumieniu art. 30 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (vii) działania służące wdrożeniu bezpiecznej i chronionej infrastruktury oraz mobilności, w tym w zakresie bezpieczeństwa drogowego, zgodnie z art. 34 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (viii) działania poprawiające odporność infrastruktury transportowej, w szczególności na zmiany klimatu i klęski żywiołowe oraz na zagrożenia dla cyberbezpieczeństwa;
 - (ix) działania poprawiające dostępność infrastruktury transportowej we wszystkich rodzajach transportu i dla wszystkich użytkowników, zwłaszcza użytkowników o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - (x) działania poprawiające dostępność infrastruktury transportowej i możliwość jej wykorzystania do celów bezpieczeństwa i ochrony ludności oraz działania dostosowujące infrastrukturę transportową do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii w celu ułatwienia przepływu ruchu;
- c) w ramach celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), oraz zgodnie z art. 12 działania lub konkretne zadania w ramach działania, wspierające nowe lub istniejące części TEN-T przydatne do celów transportu wojaskowego w celu dostosowania TEN-T do wymogów dotyczących podwójnego zastosowania infrastruktury.
3. W sektorze energii do otrzymania unijnego wsparcia finansowego na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się wyłącznie 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, w rozumieniu części IV załącznika, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 7.
4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania unijnego wsparcia finansowego na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się wyłącznie następujące działania:
- a) działania wspierające wdrażanie i zapewnianie dostępu do sieci o bardzo dużej przepustowości, w tym systemów 5G, zdolnych do obsługi połączeń gigabitowych na obszarach, gdzie znajdują się podmioty stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy;
 - b) działania wspierające zapewnianie w społecznościach lokalnych bardzo wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach;
 - c) działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G w odniesieniu do wszystkich głównych szlaków transportowych, w tym TEN-T, takich jak działania wyszczególnione w części V pkt 3 załącznika;
 - d) działania wspierające wdrażanie nowych lub znaczące zmodernizowanie istniejących sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących kable podmorskie, w państwach członkowskich, między nimi oraz między Unią a państwami trzecimi, takie jak działania wyszczególnione w części V pkt 3 załącznika, a także inne działania wspierające wdrażanie sieci szkieletowych, o których mowa w tym punkcie;
 - e) działania wdrażające wymogi dotyczące infrastruktury łączności cyfrowej związane z projektami transgranicznymi w dziedzinach transportu lub energii lub wspierające operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową lub energetyczną lub działania obu tych rodzajów.

Artykuł 10

Synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych

1. Działania przyczyniające się jednocześnie do osiągnięcia jednego lub większej liczby celów dla co najmniej dwóch sektorów, jak przewidziano w art. 3 ust. 2 lit. a), b) i c), kwalifikują się do otrzymania unijnego wsparcia finansowego na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz do skorzystania z wyższej stopy dofinansowania zgodnie z art. 15. Tego rodzaju działania wdraża się poprzez programy prac obejmujące co najmniej dwa sektory i zawierające szczególne kryteria wyboru: są one finansowane z wkładów budżetowych z danych sektorów.

2. W ramach każdego z sektorów – transportu, energii lub technologii cyfrowych – działania kwalifikowalne zgodnie z art. 9 mogą obejmować elementy synergiczne dotyczące dowolnych pozostałych sektorów, które nie są związane z działaniami kwalifikowalnymi, określonymi odpowiednio w art. 9 ust. 2, 3 lub 4, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe wymogi:

- a) koszt elementów synergicznych nie przekracza 20 % łącznych kosztów kwalifikowalnych działania;
- b) elementy synergiczne dotyczą sektorów transportu, energii lub technologii cyfrowych; oraz
- c) elementy synergiczne pozwalają na istotne zwiększenie społeczno-gospodarczych, klimatycznych lub środowiskowych korzyści płynących z działania.

Artykuł 11

Kwalifikujące się podmioty

1. W odniesieniu do podmiotów, poza kryteriami określonymi w art. 197 rozporządzenia finansowego, zastosowanie mają kryteria kwalifikowalności określone w niniejszym artykule.

2. Następujące podmioty są kwalifikowalne:

a) podmioty prawne z siedzibą w:

- (i) państwie członkowskim, w tym spółki *joint venture*;
- (ii) państwie trzecim stowarzyszonym z CEF; lub
- (iii) w krajach lub terytoriach zamorskich;

b) podmioty prawne utworzone na mocy prawa Unii oraz – jeżeli są one przewidziane w programach prac – organizacje międzynarodowe.

3. Osoby fizyczne nie kwalifikują się.

4. Programy prac mogą przewidywać, że podmioty prawne z siedzibą w państwach trzecich stowarzyszonych z CEF zgodnie z art. 5 oraz podmioty prawne z siedzibą w Unii, ale bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane przez państwa trzecie lub obywatele państw trzecich lub przez podmioty z siedzibą w państwach trzecich nie kwalifikują się do udziału we wszystkich lub niektórych działaniach w ramach celów szczegółowych określonych w art. 3 ust. 2 lit. c) z należycie uzasadnionych względów bezpieczeństwa. W takich przypadkach nabory wniosków i zaproszenia do składania ofert ogranicza się do grona podmiotów mających siedzibę lub uznanych za mające siedzibę w państwach członkowskich i bezpośrednio lub pośrednio kontrolowanych przez państwa członkowskie lub przez obywateli państw członkowskich.

5. Podmioty prawne z siedzibą w państwie trzecim, które nie jest stowarzyszone z CEF, mogą w drodze wyjątku kwalifikować się do otrzymania unijnego wsparcia finansowego w ramach CEF, w przypadku gdy jest to konieczne dla osiągnięcia celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych lub projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej.

6. Kwalifikują się jedynie wnioski złożone:

a) przez co najmniej jedno państwo członkowskie; lub

b) za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa lub przez przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bądź podmioty publiczne lub prywatne, w tym władze regionalne lub lokalne.

Jeżeli zainteresowane państwo członkowskie nie zgadza na złożenie wniosku na podstawie akapitu pierwszego lit. b), odpowiednio o tym informuje.

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

Artykuł 12

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

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

- a) wnioski składane są przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub – za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez podmioty prawne z siedzibami w państwach członkowskich;
- b) działania odnoszą się do odcinków lub węzłów określonych przez państwa członkowskie w załącznikach do wymogów wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza nią, przyjętych przez Radę w dniu 20 listopada 2018 r. lub w późniejszych wykazach oraz do wszelkich innych indykatywnych wykazów projektów priorytetowych, określonych przez państwa członkowskie zgodnie z planem działania na rzecz mobilności wojskowej;
- c) działania mogą dotyczyć zarówno modernizacji istniejących elementów infrastruktury, jak i budowy nowych elementów infrastruktury z uwzględnieniem wymogów dotyczących infrastruktury, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu;
- d) działania wdrażające wymóg dotyczący 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) niniejszego rozporządzenia.

2. Komisja przyjmie akt wykonawczy określający, w razie potrzeby, wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do określonych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania oraz procedurę ewaluacji dotyczącą działań związanych z działaniami w zakresie podwójnego zastosowania infrastruktury. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

3. Po przeprowadzeniu okresowej ewaluacji CEF przewidzianej w art. 23 ust. 2 Komisja może zaproponować władzy budżetowej przesunięcie niewykorzystanych środków z art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (iii) do art. 4 ust. 2 lit. a) ppkt (i).

ROZDZIAŁ III

DOTACJE

Artykuł 13

Dotacje

Dotacje w ramach CEF przyznaje się i zarządza się nimi zgodnie z tytułem VIII rozporządzenia finansowego.

*Artykuł 14***Kryteria wyboru**

1. Przejrzyste kryteria wyboru określa się w programach prac, o których mowa w art. 20, i w odniesieniu do naborów wniosków, uwzględniając, w odpowiednim zakresie, wyłącznie następujące elementy:
 - a) skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe, w tym wpływ na klimat (korzyści i koszty cyklu życia projektów), rzetelność, kompleksowość i przejrzystość analizy;
 - b) aspekty innowacyjności i cyfryzacji, bezpieczeństwa, interoperacyjności i dostępności, w tym dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - c) wymiar transgraniczny, integracja sieci i dostępność terytorialna, w tym dla europejskich wysp i regionów najbardziej oddalonych;
 - d) unijna wartość dodana;
 - e) synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych;
 - f) dojrzałość danego działania w świetle rozwoju projektu;
 - g) rzetelność strategii utrzymania proponowanej dla projektu po jego realizacji;
 - h) rzetelność proponowanego planu realizacji;
 - i) efekt katalizatora unijnego wsparcia finansowego dla inwestycji;
 - j) potrzeba przezwyciężenia przeszkód finansowych wynikających m.in. z niewystarczającej opłacalności ekonomicznej, wysokich kosztów początkowych lub braku finansowania rynkowego;
 - k) potencjał podwójnego zastosowania w kontekście mobilności wojskowej;
 - l) spójność z unijnymi i krajowymi planami w dziedzinie energii i klimatu, w tym z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”.
2. Przy ocenie wniosków pod kątem kryteriów wyboru uwzględnia się, w odpowiednich przypadkach, odporność na niekorzystne skutki zmian klimatu poprzez ocenę wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka, z uwzględnieniem odpowiednich środków dostosowawczych.
3. Ocena wniosków pod kątem kryteriów wyboru zapewnia, aby w stosownych przypadkach, jak określono w programach prac, działania wspierane przez CEF, które obejmują technologię pozycjonowania, nawigacji i synchronizacji czasu, były kompatybilne technicznie z programami Galileo i EGNOS oraz z programem Copernicus.
4. W odniesieniu do działań dotyczących sektora transportu, ocena wniosków pod kątem kryteriów wyboru zapewnia w stosownych przypadkach, aby proponowane działania były spójne z dotyczącymi korytarzy planami prac i aktami wykonawczymi na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz aby uwzględniały konsultacyjną opinię odpowiedzialnego koordynatora europejskiego na podstawie art. 45 ust. 8 tego rozporządzenia. W ramach oceny bada się również, czy wdrożenie działań finansowanych w ramach CEF stwarza ryzyko zakłócenia przepływu towarów i pasażerów na odcinku linii, którego dotyczy projekt, i czy ryzyko to zostało ograniczone.
5. W odniesieniu do działań dotyczących projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, kryteria wyboru uwzględniają warunki określone w art. 7 ust. 4.
6. W odniesieniu do działań dotyczących projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej, kryteria wyboru określone w programach prac oraz w odniesieniu do naborów wniosków muszą uwzględniać kryteria określone w art. 8 ust. 4.

*Artykuł 15***Stopy dofinansowania**

1. W przypadku prac studyjnych kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. W przypadku prac studyjnych finansowanych za pomocą kwot przesuniętych z Funduszu Spójności maksymalnymi stopami dofinansowania są stopy mające zastosowanie do Funduszu Spójności, jak określono w ust. 2 lit. c).

2. W przypadku robót w sektorze transportu stosuje się następujące maksymalne stopy dofinansowania:
- a) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (i), kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych; stopy dofinansowania mogą jednak zostać podwyższone do maksymalnie 50 % dla działań:
 - (i) związanych z połączeniami transgranicznymi na warunkach określonych w lit. e) niniejszego ustępu;
 - (ii) wspierających systemy aplikacji telematycznych;
 - (iii) wspierających śródlądowe drogi wodne lub interoperacyjność kolei;
 - (iv) wspierających nowe technologie i innowacje;
 - (v) wspierających poprawę infrastruktury bezpieczeństwa; oraz
 - (vi) dostosowujących infrastrukturę transportową do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi;
 - b) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych; stopy dofinansowania mogą jednak zostać podwyższone do maksymalnie 85 %, jeżeli niezbędne zasoby zostaną przesunięte do CEF na podstawie art. 4 ust. 13;
 - c) w odniesieniu do kwot przesuniętych z Funduszu Spójności, maksymalne stopy dofinansowania nie mogą przekraczać 85 % łącznych kosztów kwalifikowalnych;
 - d) w odniesieniu do kwot z działu „Europejskie inwestycje strategiczne” w wysokości 1 559 800 000 EUR, o których mowa w części II akapit pierwszy tiret pierwsze załącznika, na dokończenie brakujących głównych transgranicznych połączeń kolejowych między państwami członkowskimi kwalifikującymi się do finansowania z Funduszu Spójności, maksymalne stopy dofinansowania nie przekraczają 85 % łącznych kosztów kwalifikowalnych;
 - e) w odniesieniu do działań dotyczących połączeń transgranicznych, podwyższone maksymalne stopy dofinansowania przewidziane w lit. a), c) i d) niniejszego ustępu mogą być stosowane jedynie w przypadku działań, które wykazują wysoki stopień integracji procesów planowania i wdrażania działania, na potrzeby kryterium wyboru, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. c), na przykład poprzez ustanowienie pojedynczej spółki projektowej, wspólnej struktury zarządzania, dwustronnych ram prawnych lub poprzez akt wykonawczy na podstawie art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013; ponadto stopa dofinansowania mająca zastosowanie do projektów realizowanych przez zintegrowane struktury zarządzania, w tym spółki *joint venture*, zgodnie z art. 11 ust. 2 lit. a) może zostać zwiększona o 5 %.
3. W przypadku robót w sektorze energii stosuje się następujące maksymalne stopy dofinansowania:
- a) w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 50 % łącznych kosztów kwalifikowalnych;
 - b) stopy dofinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 75 % łącznych kosztów kwalifikowalnych 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 oferują wysoce innowacyjne rozwiązania.
4. W przypadku robót w sektorze technologii cyfrowych stosuje się następujące maksymalne stopy dofinansowania: w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. c), kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych.

Stopy dofinansowania mogą zostać podwyższone:

- a) maksymalnie do wysokości 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
- b) maksymalnie do wysokości 75 % dla działań wdrażających połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy.

Działania zapewniające lokalną łączność bezprzewodową w społecznościach lokalnych, o ile są wdrażane poprzez dotacje o niskiej wartości, mogą być finansowane poprzez unijne wsparcie finansowe pokrywające do 100 % kosztów kwalifikowalnych, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania.

5. Maksymalną stopą dofinansowania mającą zastosowanie do działań, o których mowa w art. 10 ust. 1, jest najwyższa dopuszczalna stopa dofinansowania mająca zastosowanie do danych sektorów. Ponadto stopa dofinansowania mająca zastosowanie do tych działań może zostać podwyższona o 10 %.

6. W każdym z sektorów transportu, energii i technologii cyfrowych w odniesieniu do robót prowadzonych w regionach najbardziej oddalonych zastosowanie ma szczególna maksymalna stopa dofinansowania w wysokości 70 %.

Artykuł 16

Koszty kwalifikowalne

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

- a) kwalifikowalne są 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 w art. 11 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, bądź wód międzynarodowych, jeżeli działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu;
- b) koszty wyposażenia, urządzeń i infrastruktury traktowane jako wydatki kapitałowe beneficjenta są kwalifikowalne do ich pełnej wysokości;
- c) wydatki związane z zakupem gruntu nie są kosztami kwalifikowalnymi, z wyjątkiem przypadków dotyczących środków przesuniętych z Funduszu Spójności w sektorze transportu zgodnie z art. 64 rozporządzenia (UE) 2021/1060;
- d) koszty kwalifikowalne nie obejmują podatku od wartości dodanej.

Artykuł 17

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 finansujących, a także od instytucji finansujących z sektora prywatnego i inwestorów z sektora prywatnego, w tym poprzez partnerstwa publiczno-prywatne.

2. Wykorzystanie dotacji, o których mowa w ust. 1, może być wdrażane w drodze specjalnych naborów wniosków.

Artykuł 18

Obniżenie lub zakończenie dotacji

1. Oprócz powodów wymienionych w art. 131 ust. 4 rozporządzenia finansowego kwota dotacji, z wyjątkiem należyście uzasadnionych przypadków, może zostać obniżona z następujących powodów:

- a) w przypadku prac studyjnych – działanie nie rozpoczęło się w terminie roku od daty początkowej wskazanej w umowie o udzielenie dotacji;
- b) w przypadku robót – działanie nie rozpoczęło się w terminie dwóch lat od daty początkowej wskazanej w umowie o udzielenie dotacji;
- c) w następstwie przeglądu postępów w realizacji działania stwierdzono, że wdrażanie działania jest opóźnione w takim stopniu, że cele działania prawdopodobnie nie zostaną osiągnięte.

2. Umowa o udzielenie dotacji może zostać zmieniona lub rozwiązana z powodów określonych w ust. 1.

3. Zanim podjęta zostanie decyzja dotycząca obniżenia lub zakończenia dotacji, sprawa jest analizowana w sposób wszechstronny, a zainteresowanym beneficjentom zapewnia się możliwość przedłożenia uwag w rozsądnym terminie.

4. Dostępne środki na zobowiązania wynikające ze stosowania ust. 1 lub 2 niniejszego artykułu zostają rozdzielone na inne programy prac proponowane w ramach odpowiedniej puli środków finansowych zgodnie z art. 4 ust. 2.

Artykuł 19

Finansowanie skumulowane i alternatywne

1. Działanie, które otrzymało wkład w ramach CEF, może również otrzymać wkład z innego programu unijnego, w tym z funduszy objętych zarządzaniem dzielonym, pod warunkiem że wkład z obu programów nie pokrywa tych samych kosztów. Przepisy odpowiedniego programu unijnego mają zastosowanie do odpowiadającego mu wkładu do działania. Finansowanie skumulowane nie może przekraczać łącznych kosztów kwalifikowalnych działania. Wsparcie z różnych programów unijnych można obliczyć proporcjonalnie, zgodnie z dokumentami określającymi warunki wsparcia.

2. Znak „pieczęć doskonałości” przyznaje się działaniom, które spełniają łącznie następujące warunki:

- a) zostały ocenione w kontekście naboru wniosków w ramach CEF;
- b) spełniają minimalne wymagania jakościowe dotyczące tego naboru wniosków;
- c) nie mogą być finansowane w ramach tego naboru wniosków z uwagi na ograniczenia budżetowe.

Działania, którym przyznano znak „pieczęć doskonałości” zgodnie z akapitem pierwszym, mogą otrzymać wsparcie z EFRR zgodnie z art. 67 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/1060 lub z Funduszu Spójności bez dalszej oceny oraz pod warunkiem że tego rodzaju działania są zgodne z celami i zasadami danego funduszu.

ROZDZIAŁ IV

PROGRAMOWANIE, MONITOROWANIE, EWALUACJA I KONTROLA

Artykuł 20

Programy prac

1. CEF jest wdrażany w ramach programów prac, o których mowa w art. 110 rozporządzenia finansowego.
2. W celu zapewnienia przejrzystości i przewidywalności oraz poprawy jakości projektów Komisja przyjmie do dnia 15 października 2021 r. pierwsze wieloletnie programy prac. Te pierwsze wieloletnie programy prac zawierają harmonogramy naborów wniosków na pierwsze trzy lata CEF, ich tematy oraz indykacyjny budżet, a także perspektywiczne ramy obejmujące cały okres programowania.
3. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.
4. Przyjmując programy prac w sektorze energii, Komisja w sposób szczególny uwzględni 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, z naciskiem na projekty, które przyczyniają się do osiągnięcia docelowego poziomu co najmniej 10 % połączeń międzysystemowych do 2020 r. i 15 % do 2030 r., a także na projekty, które przyczyniają się do synchronizacji systemów elektroenergetycznych z sieciami Unii.

5. Zgodnie z art. 200 ust. 2 rozporządzenia finansowego właściwy urzędnik zatwierdzający może w stosownych przypadkach zorganizować następującą dwuetapową procedurę wyboru:
- wnioskodawcy składają uproszczoną dokumentację zawierającą relatywnie zwarte informacje w celu umożliwienia wstępnej kwalifikacji projektów na podstawie ograniczonej liczby kryteriów;
 - wnioskodawcy zakwalifikowani w pierwszym etapie składają po jego zakończeniu pełną dokumentację.

Artykuł 21

Przyznawanie unijnego wsparcia finansowego

- Po każdym naborze wniosków na podstawie programów prac, o których mowa w art. 20, Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający kwotę wsparcia finansowego, która ma zostać przyznana wybranym projektom lub ich częściom, oraz określający warunki i metody ich realizacji. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.
- W trakcie realizacji umów o udzielenie dotacji Komisja informuje beneficjentów i zainteresowane państwa członkowskie o zmianach w kwotach dotacji i o ostatecznych kwotach, które wypłacono.
- Beneficjenci przedkładają sprawozdania zgodnie z odpowiednimi umowami o udzielenie dotacji bez uprzedniego zatwierdzenia przez państwa członkowskie. Komisja zapewnia państwom członkowskim dostęp do sprawozdań dotyczących działań podejmowanych na ich terytoriach.

Artykuł 22

Monitorowanie i sprawozdawczość

- Wskaźniki na potrzeby sprawozdawczości dotyczącej postępów CEF w realizacji celów ogólnych i szczegółowych określonych w art. 3 zawarto w części I załącznika.
- Aby zapewnić skuteczną ocenę postępów w realizacji celów CEF, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 26, zmieniających część I załącznika w odniesieniu do wskaźników, jeżeli uznaje się to za konieczne, a także uzupełniających niniejsze rozporządzenie o uregulowania dotyczące monitorowania i ewaluacji.
- System sprawozdawczości dotyczącej wykonania celów zapewnia efektywne, skuteczne i terminowe gromadzenie danych na potrzeby monitorowania wdrażania i rezultatów CEF oraz by dane te były przydatne do dogłębnej analizy poczynionych postępów, w tym monitorowania wydatków na cele związane z klimatem. W tym celu na odbiorców środków unijnych oraz, w stosownych przypadkach, na państwa członkowskie nakłada się proporcjonalne wymogi dotyczące sprawozdawczości.
- Komisja usprawnia specjalną stronę internetową, poprzez publikowanie w czasie rzeczywistym mapy realizowanych projektów, wraz ze stosownymi danymi, które obejmują oceny skutków oraz wartość, beneficjenta, podmiot realizujący i stan aktualny danego projektu. Co dwa lata Komisja przedstawia również sprawozdania z postępów. Sprawozdania te zawierają informacje o wdrażaniu CEF, zgodnie z celami ogólnymi i szczegółowymi określonymi w art. 3, wraz z wyjaśnieniem, czy prace w poszczególnych sektorach przebiegają zgodnie z planem, czy łączne zobowiązanie budżetowe odpowiada łącznej alokowanej kwocie, czy bieżące projekty osiągnęły wystarczający stopień kompletności oraz czy nadal są wykonalne i odpowiednie.

Artykuł 23

Ewaluacja

- Ewaluacje przeprowadza się w terminie, który pozwala na uwzględnienie ich wyników w procesie decyzyjnym.

2. Śródkresowa ewaluacja CEF przeprowadzana jest z chwilą, gdy dostępne są wystarczające informacje na temat wdrażania CEF, jednak nie później niż w ciągu czterech lat od rozpoczęcia jego wdrażania.
3. Po zakończeniu wdrażania CEF, lecz nie później niż cztery lata po upływie okresu określonego w art. 1, Komisja przeprowadza końcową ewaluację CEF.
4. Komisja przedkłada wnioski z tych ewaluacji, opatrzone własnymi komentarzami, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Artykuł 24

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet Koordynujący CEF, 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 25

Akty delegowane

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, które to akty uzupełniają niniejsze rozporządzenie poprzez:
 - a) określenie uregulowań dotyczących monitorowania i ewaluacji w oparciu o wskaźniki określone w części I załącznika;
 - b) określenie dodatkowych wobec przepisów części IV załącznika przepisów dotyczących wyboru projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej oraz ustanowienie i aktualizowanie wykazu wybranych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.
2. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 niniejszego rozporządzenia w celu:
 - a) wprowadzenia zmian w części III załącznika dotyczącej definicji transportowych korytarzy sieci bazowej oraz wstępnie zidentyfikowanych odcinków w ramach sieci kompleksowej;
 - b) wprowadzenia zmian w części V załącznika dotyczącej identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej.

Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 22 ust. 2 oraz art. 25, powierza się Komisji do dnia 31 grudnia 2028 r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 2, art. 22 ust. 2 i art. 25, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 ust. 2, art. 22 ust. 2 i art. 25 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 27

Informacja, komunikacja i promocja

1. Odbiorcy finansowania unijnego podają informacje o pochodzeniu tych środków oraz zapewniają eksponowanie finansowania unijnego, w szczególności podczas promowania działań i ich rezultatów, poprzez dostarczanie spójnych, skutecznych i proporcjonalnych ukierunkowanych informacji przeznaczonych dla różnych grup odbiorców, w tym dla mediów i opinii publicznej.
2. Komisja prowadzi działania informacyjne i komunikacyjne związane z CEF, z realizowanymi w jego ramach działaniami i z uzyskanymi rezultatami. Zasoby finansowe alokowane na CEF przyczyniają się również do komunikacji instytucjonalnej na temat priorytetów politycznych Unii, w zakresie, w jakim są one związane z celami, o których mowa w art. 3.
3. Zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi i krajowymi zapewnia się przejrzystość i konsultacje społeczne.

Artykuł 28

Ochrona interesów finansowych Unii

W przypadku gdy państwo trzecie uczestniczy w CEF na podstawie decyzji przyjętej na mocy umowy międzynarodowej lub na podstawie jakiegokolwiek innego instrumentu prawnego, przyznaje ono właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu, OLAF i Trybunałowi Obrachunkowemu prawa i dostęp niezbędne do wykonywania w pełni ich odpowiednich kompetencji. W przypadku OLAF takie prawa obejmują prawo do prowadzenia dochodzeń, w tym kontroli na miejscu i inspekcji, przewidzianych w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 883/2013.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 29

Uchylenie i przepisy przejściowe

1. Rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 tracą moc.
2. Bez uszczerbku dla ust. 1 niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontynuację ani modyfikację działań rozpoczętych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, które nadal stosuje się do tych działań aż do ich zamknięcia.
3. Z puli środków finansowych przeznaczonych na CEF pokrywane mogą być również wydatki na pomoc techniczną i administracyjną niezbędne do zapewnienia przejścia między CEF a środkami przyjętymi na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.
4. W razie potrzeby w budżecie Unii obejmującym okres po roku 2027 mogą zostać zapisane środki na pokrycie wydatków przewidzianych w art. 4 ust. 5, aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2027 r., zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

*Artykuł 30***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania 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 Strasburgu dnia 7 lipca 2021 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

A. LOGAR

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ I

WSKAŹNIKI

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

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

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

CZĘŚĆ II

INDYKATYWNE WARTOŚCI PROCENTOWE DOTYCZĄCE SEKTORA TRANSPORTU

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

- 60 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. a): „działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych, interoperacyjnych i multimodalnych sieci”, z czego 1 559 800 000 EUR ⁽¹⁾, które mają zostać alokowane, w pierwszej kolejności, oraz na zasadach konkurencyjnych na dokończenie brakujących głównych transgranicznych połączeń kolejowych między państwami członkowskimi kwalifikującymi się do finansowania z Funduszu Spójności;
- 40 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. b): „działania związane z inteligentną, interoperacyjną, zrównoważoną, multimodalną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, dostępną, bezpieczną i chronioną mobilnością”.

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

- 85 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. a): „działania dotyczące wydajnych, wzajemnie połączonych, interoperacyjnych i multimodalnych sieci”;
- 15 % na działania wymienione w art. 9 ust. 2 lit. b): „działania związane z inteligentną, interoperacyjną, zrównoważoną, multimodalną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, dostępną, bezpieczną i chronioną mobilnością”.

W odniesieniu do działań wymienionych w art. 9 ust. 2 lit. a), 85 % zasobów budżetowych przeznacza się na działania w sieci bazowej, a 15 % na działania w sieci kompleksowej.

CZĘŚĆ III

TRANSPORTOWE KORYTARZE SIECI BAZOWEJ ORAZ TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA SIECI KOMPLEKSOWEJ

1. Korytarze sieci bazowej oraz indykatywny wykaz wstępnie zidentyfikowanych połączeń transgranicznych i brakujących połączeń

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”	
Przebieg	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – rzeka Douro Sionainn Faing lub Shannon Foynes/Baile Átha Cliath lub Dublin/Corcaigh lub Cork – Le Havre – Rouen – Paris

⁽¹⁾ 1 384 000 000 EUR w cenach z 2018 r.

	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Sionainn Faing lub Shannon Foynes/Baile Átha Cliath lub Dublin/Corcaigh lub Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon	
Połączenia transgraniczne	Évora – Mérida	kolejowe
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	rzeka Douro (Via Navegável do Douro)	śródlądowe drogi wodne
Brakujące połączenia	Linie interoperacyjne o szerokości toru niezgodnej z UIC – na Półwyspie Iberyjskim	kolejowe
Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”		
Przebieg	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste	
Połączenia transgraniczne	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	kolejowe
	Katowice – Žilina Brno – Wien	drogowe
Brakujące połączenia	Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunel bazowy Semmering Graz – Klagenfurt: linia kolejowa i tunel Koralm Koper – Divača	kolejowe
Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”		
Przebieg	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/ Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – granica UA	
Połączenia transgraniczne	Barcelona – Perpignan	kolejowe
	Lyon – Torino: tunel bazowy i trasy dojazdowe	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	

	Budapest – Miskolc – granica UA	
	Lendava – Letenye	drogowe
	Vásárosnamény – granica UA	
Brakujące połączenia	Almería – Murcia	kolejowe
	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	śródlądowe drogi wodne
Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”		
Przebieg	Luleå – Helsinki – Tallinn – Rīga Ventspils – Rīga Rīga – Kaunas Klaipėda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa granica BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław granica UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover/Osnabrück – Köln – Antwerpen	
Połączenia transgraniczne	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltica, nowa w pełni interoperacyjna linia o szerokości toru UIC	kolejowe
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	kolejowe i śródlądowe drogi wodne
	Korytarz Via Baltica EE–LV–LT–PL	drogowe
Brakujące połączenia	Kaunas – Vilnius: część nowej w pełni interoperacyjnej linii Rail Baltica o szerokości toru UIC	kolejowe
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, w tym połączenia z planowanym centralnym węzłem transportowym	
	Nord-Ostsee-Kanal	śródlądowe drogi wodne
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; kanały zachodnich Niemiec	
	Rhine, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”		
Przebieg granica UK – Baile Átha Cliath lub Dublin – Sionainn Faing lub Shannon Foynes/Corcaigh lub Cork – Le Havre/Calais/ Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/ Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam granica UK – Lille – Brussel lub Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel lub Bruxelles – Luxembourg Cork		

	Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre	
Połączenia transgraniczne	Brussel lub Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	kolejowe
	Terneuzen – Gent	śródlądowe drogi wodne
	sieć Sekwana – Skalda i powiązane dorzecza Sekwany, Skaldy i Mozy	
	korytarz Ren–Skalda	
Brakujące połączenia	Albertkanaal/Canal Albert i Kanaal Bocht-Herentals	śródlądowe drogi wodne
Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”		
Przebieg	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Drezno Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – granica RS/granica MK Sofia – Plovdiv – Burgas/granica TR granica TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa granica MK – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Irakleio – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka Athina – Patra/Igoumenitsa	
Połączenia transgraniczne	Dresden – Praha/Kolín	kolejowe
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – granica RS/granica MK	
	granica TR – Alexandroupoli	
	granica MK – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (granica AL)	drogowe
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – granica RS	
Brakujące połączenia	Igoumenitsa – Ioannina Praha – Brno Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli Timișoara – Craiova	kolejowe
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 – Brussel lub Bruxelles – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge		
Połączenia transgraniczne	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	kolejowe	
	Karlsruhe – Basel		
	Milano/Novara – granica CH		
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	śródlądowe drogi wodne	
Brakujące połączenia	Genova – Tortona/Novi Ligure	kolejowe	
	Zeebrugge – Gent		
Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”			
Przebieg	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – granica UA Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucureşti – Giurgiu/ Constanta – Sulina		
Połączenia transgraniczne	München – Praha	kolejowe	
	Nürnberg – Plzeň		
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg		
	Strasbourg – Kehl Appenweier		
	Hranice – Žilina		
	Košice – granica UA		
	Wien – Bratislava/Budapest	śródlądowe drogi wodne	
	Bratislava – Budapest		
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – granica RS		
	Bucureşti – Giurgiu – Rousse		
	Dunaj (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) oraz powiązane dorzecza Wagu, Sawy i Cisy		
	Zlín – Žilina		drogowe
	Timișoara – granica RS		
Brakujące połączenia	Stuttgart – Ulm	kolejowe	
	Salzburg – Linz		
	Craiova – Bucureşti		
	Arad – Sighișoara – Braşov – Predeal		
Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”			
Przebieg	granica RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/ Linköping – Malmö Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro (Hallsberg) Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg		

	Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk	
Połączenia transgraniczne	granica RU – Helsinki	kolejowe
	København – Hamburg: trasy dojazdowe do stałego połączenia pod cieśniną Bełt Fehmarn	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunel bazowy Brenner i trasy dojazdowe	
	Göteborg – Oslo	
	København – Hamburg: stałe połączenie pod cieśniną Bełt Fehmarn	drogowe/kolejowe

2. Indykatorywny wykaz wstępnie zidentyfikowanych transgranicznych połączeń sieci kompleksowej

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

Baile Átha Cliath lub Dublin/Letterkenny – granica UK	drogowe
Pau – Huesca	kolejowe
Lyon – granica CH	kolejowe
Athus – Mont-Saint-Martin	kolejowe
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	kolejowe
Antwerpen – Duisburg	kolejowe
Mons – Valenciennes	kolejowe
Gent – Terneuzen	kolejowe
Heerlen – Aachen	kolejowe
Groningen – Bremen	kolejowe
Stuttgart – granica CH	kolejowe
Gallarate/Sesto Calende – granica CH	kolejowe
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	kolejowe
Praha – Linz	kolejowe
Villach – Ljubljana	kolejowe
Pivka – Rijeka	kolejowe
Plzeň – České Budějovice – Wien	kolejowe
Wien – Győr	kolejowe
Graz – Celldömölk – Győr	kolejowe
Neumarkt – Kallham – Mühlendorf	kolejowe
Korytarz Bursztynowy PL–SK–HU	kolejowe
korytarz Via Carpatia, granica BY/UA–PL–SK–HU–RO	drogowe
Focșani – granica MD	drogowe

Budapest – Osijek – Svilaj (granica BA)	drogowe
Faro – Huelva	kolejowe
Porto – Vigo	kolejowe
Giurgiu – Varna	kolejowe
Svilengrad – Pithio	kolejowe

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

CZĘŚĆ IV

WYBÓR PROJEKTÓW TRANSGRANICZNYCH W DZIEDZINIE ENERGII ODNAWIALNEJ

1. Cel projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej

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

2. Kryteria ogólne

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

- projekt jest objęty umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami między co najmniej dwoma państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między co najmniej jednym państwem członkowskim a co najmniej jednym państwem trzecim, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- projekt zapewnia oszczędności kosztów w zakresie wprowadzania energii odnawialnej lub korzyści w zakresie integracji systemów, bezpieczeństwa dostaw lub innowacji, lub oba, w porównaniu z podobnym projektem lub projektem w dziedzinie energii odnawialnej realizowanym samodzielnie przez jedno z uczestniczących państw członkowskich;
- potencjalne łączne korzyści wynikające ze współpracy przeważają nad jej kosztami, w tym w dłuższej perspektywie, zgodnie z szacunkami dokonanymi na podstawie analizy kosztów i korzyści, o której mowa w pkt 3 niniejszej części, oraz przy zastosowaniu metod, o których mowa w art. 7 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

3. Analiza kosztów i korzyści

- koszty wytwarzania energii elektrycznej;
- koszty integracji systemów;
- koszty wsparcia;
- emisje gazów cieplarnianych;
- bezpieczeństwo dostaw;
- zanieczyszczenie powietrza i inne zanieczyszczenia lokalne, w tym wpływ na miejscową przyrodę i środowisko;
- 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 co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między co najmniej jednym państwem członkowskim a co najmniej jednym państwem trzecim, jak określono w art. 8, 9, 11 i 13 dyrektywy (UE) 2018/2001, w odniesieniu do których to projektów czynione są starania o uzyskanie statusu projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej,

przedkładają Komisji wniosek o zakwalifikowanie projektu w celu uzyskania statusu projektu transgranicznego w dziedzinie energii odnawialnej. Wniosek musi zawierać istotne informacje, które umożliwią Komisji ewaluację danego projektu pod kątem kryteriów określonych w pkt 2 i 3 niniejszej części, zgodnie z metodami, o których mowa w art. 7 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

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

- b) Komisja powołuje grupę ds. projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej i przewodniczy tej grupie, w skład której wchodzi po jednym przedstawicielu z każdego państwa członkowskiego i jeden przedstawiciel Komisji. Grupa przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
- c) Co najmniej raz w roku Komisja organizuje proces wyboru projektów transgranicznych. Po dokonaniu ewaluacji projektów Komisja przekazuje grupie, o której mowa w lit. b) niniejszego punktu, wykaz kwalifikujących się projektów w dziedzinie energii odnawialnej, które spełniają kryteria określone w art. 7 i w lit. d) niniejszego punktu.
- d) Grupa, o której mowa w lit. b), otrzymuje stosowne informacje, poza szczególnie chronionymi informacjami handlowymi, na temat kwalifikujących się projektów wymienionych w wykazie przedłożonym przez Komisję w odniesieniu do następujących kryteriów:
 - (i) potwierdzenie, że spełnione są kryteria kwalifikowalności i kryteria wyboru odnośnie do wszystkich projektów;
 - (ii) informacje na temat mechanizmu współpracy, którego dotyczy dany projekt, oraz informacje na temat zakresu, w jakim projekt uzyskał poparcie jednego lub kilku państw członkowskich;
 - (iii) 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;
 - (iv) informacje o oczekiwanej unijnej wartości dodanej zgodnie z pkt 2 lit. b) niniejszej części, oraz o oczekiwanych kosztach i korzyściach i oczekiwanej unijnej wartości dodanej zgodnie z pkt 2 lit. c) niniejszej części.
- e) Grupa może zapraszać na swoje posiedzenia, w stosownych przypadkach, promotorów kwalifikujących się projektów, przedstawicieli państw trzecich uczestniczących w kwalifikujących się projektach i wszelkie inne zainteresowane strony.
- f) Na podstawie wyników ewaluacji grupa uzgadnia wstępny wykaz projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, który ma zostać przyjęty zgodnie z lit. g).
- g) Na podstawie wstępnego wykazu, o którym mowa w lit. f), i z uwzględnieniem lit. i) Komisja przyjmuje w drodze aktu delegowanego ostateczny wykaz wybranych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej. Komisja publikuje również na swojej stronie internetowej wykaz wybranych projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej. Wykaz ten jest weryfikowany w razie potrzeby i nie rzadziej niż co dwa lata.
- h) Grupa monitoruje realizację projektów znajdujących się w ostatecznym wykazie i przedstawia zalecenia dotyczące sposobów przezwycięzenia ewentualnych opóźnień w ich realizacji. W tym celu promotorzy wybranych projektów dostarczają informacji na temat realizacji swoich projektów.
- i) Przy wyborze projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej Komisja dąży do zapewnienia, aby przy wyborze takich projektów zachowana była odpowiednia równowaga geograficzna. Na potrzeby wyboru projektów można wykorzystywać grupy regionalne.
- j) Jeżeli informacje, które stanowiły czynnik decydujący w ewaluacji danego projektu, były nieprawdziwe lub jeżeli projekt nie jest zgodny z prawem unijnym, projekt ten nie zostaje wybrany jako projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej lub, jeżeli zostanie wybrany, jego status zostaje cofnięty.

CZĘŚĆ V

PROJEKTY BĘDĄCE PRZEDMIOTEM WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA W DZIEDZINIE INFRASTRUKTURY ŁĄCZNOŚCI CYFROWEJ

1. Połączenia gigabitowe, w tym systemy 5G i inne najnowsze rodzaje łączności, dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy.

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

Pierwszeństwo przyznaje się działaniom przyczyniającym się do zapewnienia łączności gigabitowej, w tym systemów 5G i innych najnowszych rodzajów łączności, dla:

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

Aby kwalifikować się do otrzymania pomocy finansowej, działania mające na celu zapewnienie lokalnej łączności bezprzewodowej 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:

- a) są wdrażane przez organ sektora publicznego, o którym mowa w akapicie drugim, 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;
- b) wykorzystują sieci cyfrowe o bardzo dużej przepustowości, umożliwiające użytkownikom korzystanie z dostępu do internetu bardzo wysokiej jakości, który:
 - (i) jest oferowany bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, jest łatwo dostępny, zabezpieczony i wykorzystuje najnowsze i najlepsze dostępne wyposażenie, oraz jest zdolny do zapewnienia użytkownikom łączności o dużej prędkości; oraz
 - (ii) wspiera powszechny i niedyskryminacyjny dostęp do innowacyjnych usług cyfrowych;
- c) wykorzystują wspólną identyfikację wizualną, którą dostarczy Komisja, oraz są połączone z powiązаныmi wielojęzycznymi narzędziami internetowymi;
- d) w celu osiągnięcia synergii, zwiększenia przepustowości i poprawy doświadczenia użytkowników działania te ułatwiają wdrożenie punktów dostępu bezprzewodowego 5G o bliskim zasięgu, w rozumieniu dyrektywy (UE) 2018/1972; oraz
- e) podlegają obowiązkowi zamawiania niezbędnego wyposażenia lub powiązanych usług instalacyjnych zgodnie z obowiązującym prawem, w celu zapewnienia, by projekty w nieuzasadniony sposób nie zakłócały konkurencji.

Unijną pomoc finansową udostępnia się organom sektora publicznego w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2102^(*) zobowiązującym się do udostępniania, zgodnie z przepisami prawa krajowego, lokalnej łączności bezprzewodowej, 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.

(*) 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).

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

W stosownych przypadkach zapewnione zostaną koordynacja i spójność z wspieranymi w ramach CEF działaniami promującymi dostęp podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy do sieci o bardzo dużej przepustowości, zdolnych do zapewnienia łączności gigabitowej, w tym 5G i innych najnowszych rodzajów łączności.

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

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

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

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Porto – Vigo
	Mérida – Évora
	Paris – Amsterdam – Frankfurt am Main
	Aveiro – Salamanca
	San Sebastián – Biarritz
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa
	Bilbao – Madrid – Lisboa
	Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa
Uruchomienie sieci szkieletowych, w tym również z wykorzystaniem kabli podmorskich	Açores/Madeira – Lisboa
Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Gdańsk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper/Trieste
Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Budapest – Zagreb – Ljubljana – Rijeka – Split – Dubrovnik
	Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (granica RS)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek

⁽³⁾ Odcinki oznaczone kursywą znajdują się poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, ale są objęte korytarzami 5G.

	Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa z przedłużeniem do Narbonne – Toulouse
Uruchomienie sieci szkieletowych, w tym również z wykorzystaniem kabli podmorskich	Podmorskie sieci kablowe Lisboa – Marseille – Milano
Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Warszawa – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipėda
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Tallin – Rīga – Kaunas – granica LT/PL – Warszawa
	granica BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
	Via Carpathia: Klaipėda – Kaunas – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice
Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – Antwerp – Eindhoven
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Brussel lub Bruxelles – Metz – Basel
	Mulhouse – Lyon – Marseille
Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – granica TR
	Bratislava – Košice
	Sofia – Thessaloniki – Athina
Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Bologna – Innsbruck – München (korytarz Brenner)
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main
	Basel – Milano – Genova
Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek – Vukovar – București – Constanta
	București – Iasi
	Karlsruhe – München – Salzburg – Wels
	Frankfurt am Main – Strasbourg

Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”	
Odcinki transgraniczne do eksperymentalnego wprowadzenia CAM	Oulu – Tromsø Oslo – <i>Stockholm</i> – Helsinki
Dłuższe odcinki do wdrożenia CAM na większą skalę	Turku – Helsinki – granica RU
	Oslo – Malmö – København – Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo
	Stockholm – Malmö
	Napoli – Bari – Taranto
	Aarhus – Esbjerg – Padborg