

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Instrument „Łącząc Europę”

(2018/C 461/15)

Sprawozdawczyni generalna: Isabelle BOUDINEAU (FR/PES), wiceprzewodnicząca Rady Regionalnej Nowej Akwitanii

Dokument źródłowy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014

COM(2018) 438 final

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii

COM(2018) 568 final

I. ZALECANE POPRAWKI

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

(COM(2018) 438 final) – Część 1

Poprawka 1

Motyw 15

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W swoim komunikacie „Silniejsze i odnowione partnerstwo strategiczne z regionami najbardziej oddalonymi UE”⁽¹⁾ Komisja podkreśliła szczególne potrzeby transportowe regionów najbardziej oddalonych oraz konieczność zapewnienia finansowania unijnego w celu zaspokojenia tych potrzeb, w tym za pośrednictwem programu.</p>	<p>W swoim komunikacie „Silniejsze i odnowione partnerstwo strategiczne z regionami najbardziej oddalonymi UE”⁽¹⁾ Komisja podkreśliła szczególne potrzeby regionów najbardziej oddalonych w odniesieniu do transportu, energii i technologii cyfrowych. Podkreśliła konieczność zapewnienia finansowania unijnego w celu zaspokojenia potrzeb w dziedzinie transportu, w tym za pośrednictwem programu.</p>
<p>⁽¹⁾ COM(2017) 623</p>	<p>⁽¹⁾ COM(2017) 623</p>

Uzasadnienie

W komunikacie w sprawie regionów najbardziej oddalonych Komisja stwierdza, że regiony te mają potencjał również w takich dziedzinach jak energia i technologie cyfrowe, lecz doświadczają szeregu ograniczeń, których przezwyciężenie wymaga wsparcia.

Zalecana poprawka 2

Motyw 22

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W komunikacie pt. „Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego – W kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego” ⁽¹⁾ („strategia na rzecz społeczeństwa gigabitowego”) określono strategiczne cele na rok 2025 r. z myślą o optymalizacji inwestycji w infrastrukturę łączności cyfrowej. Dyrektywa (UE) 2018/XXX (o Europejskim kodeksie łączności elektronicznej) ma na celu, między innymi, stworzenie otoczenia regulacyjnego, które sprzyjać będzie prywatnym inwestycjom w sieci łączności cyfrowej. Niemniej jednak jest oczywiste, że wdrożenia sieci pozostaną nieopłacalne ekonomicznie na wielu obszarach w Unii ze względu na różne czynniki, takie jak oddalenie tych regionów i ich specyfika terytorialna bądź geograficzna, niska gęstość zaludnienia czy różne kwestie społeczno-gospodarcze. Należy zatem dostosować program pod kątem jego wkładu w osiągnięcie wspomnianych celów strategicznych określonych w strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, uzupełniając wsparcie na rzecz wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości udzielane za pośrednictwem innych programów, w szczególności Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności oraz Funduszu InvestEU.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2016) 587</p>	<p>W komunikacie pt. „Łączność dla konkurencyjnego jednolitego rynku cyfrowego – W kierunku europejskiego społeczeństwa gigabitowego” ⁽¹⁾ („strategia na rzecz społeczeństwa gigabitowego”) określono strategiczne cele na rok 2025 r. z myślą o optymalizacji inwestycji w infrastrukturę łączności cyfrowej. Dyrektywa (UE) 2018/XXX (o Europejskim kodeksie łączności elektronicznej) ma na celu, między innymi, stworzenie otoczenia regulacyjnego, które sprzyjać będzie prywatnym inwestycjom w sieci łączności cyfrowej. Niemniej jednak jest oczywiste, że wdrożenia sieci pozostaną nieopłacalne ekonomicznie na wielu obszarach w Unii ze względu na różne czynniki, takie jak oddalenie tych regionów i ich specyfika terytorialna bądź geograficzna, jak ma to miejsce w wypadku regionów najbardziej oddalonych, niska gęstość zaludnienia czy różne kwestie społeczno-gospodarcze. Należy zatem dostosować program pod kątem jego wkładu w osiągnięcie wspomnianych celów strategicznych określonych w strategii na rzecz społeczeństwa gigabitowego, uzupełniając wsparcie na rzecz wdrożenia sieci o bardzo dużej przepustowości udzielane za pośrednictwem innych programów, w szczególności Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności oraz Funduszu InvestEU.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2016) 587</p>

Uzasadnienie

Regiony najbardziej oddalone są tu doskonałym przykładem, co uznano w art. 349 TFUE: stoją w obliczu szeregu ograniczeń takich jak oddalenie, charakter wyspiarski, niewielkie rozmiary, topografia i klimat, które ze względu na skumulowanie i trwały charakter utrudniają ich rozwój.

Poprawka 3

Motyw 28

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Wdrożenie szkieletowych sieci łączności elektronicznej, w tym wykorzystujących podmorskie kable łączące terytoria europejskie z państwami trzecimi na innych kontynentach bądź łączące wyspy europejskie lub terytoria zamorskie z obszarem kontynentalnym, jest konieczne w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury oraz w celu zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii. Projekty takie są jednak często nieopłacalne ekonomicznie bez wsparcia publicznego.</p>	<p>Wdrożenie szkieletowych sieci łączności elektronicznej, w tym wykorzystujących podmorskie kable łączące terytoria europejskie z państwami trzecimi na innych kontynentach bądź łączące wyspy europejskie lub regiony najbardziej oddalone z obszarem kontynentalnym, jest konieczne w celu zapewnienia niezbędnej redundancji w przypadku tego rodzaju kluczowej infrastruktury oraz w celu zwiększenia zdolności i odporności sieci cyfrowych Unii. Projekty takie są jednak często nieopłacalne ekonomicznie bez wsparcia publicznego.</p>

Uzasadnienie

Kwestia ta staje się jeszcze pilniejsza w specyficznym kontekście regionów najbardziej oddalonych, odizolowanych od kontynentu europejskiego i położonych w pobliżu innych kontynentów.

Poprawka 4

Art. 2 lit. h)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>h) „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza projekt zakwalifikowany lub spełniający kryteria kwalifikowalności zgodnie z umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami pomiędzy państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/82/WE, w zakresie planowania lub upowszechniania produkcji energii odnawialnej, zgodnie z kryteriami określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia;</p>	<p>h) „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza projekt zakwalifikowany lub spełniający kryteria kwalifikowalności zgodnie z EUWT, z umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniami pomiędzy państwami członkowskimi, władzami lokalnymi lub regionalnymi bądź uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/82/WE, w zakresie planowania lub upowszechniania produkcji energii odnawialnej, zgodnie z kryteriami określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia;</p>

Uzasadnienie

Należy zachęcać do korzystania z EUWT w celu rozwoju projektów transgranicznych. Ponadto niektóre projekty są finansowane wyłącznie przez władze lokalne i regionalne. Zatem powinny one także mieć coś do powiedzenia w sprawie dostępu do wniosków o finansowanie z UE.

Poprawka 5

Art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (i)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(i) przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych i wzajemnie połączonych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności;</p>	<p>(i) przyczynianie się do opracowania strategicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych i wzajemnie połączonych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności wzmacniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną Unii; w szczególności nadanie priorytetu wdrożeniu i zakończeniu projektów i prac w głównych korytarzach i na głównych szlakach określonych w załączniku do rozporządzenia;</p>

Poprawka 6

Art. 3 ust. 2 lit. a), b) i c)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Program ma następujące cele szczegółowe:</p> <p>a) W sektorze transportu:</p> <p>(i) przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych i wzajemnie połączonych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności;</p> <p>(ii) dostosowanie sieci TEN-T do potrzeb w zakresie mobilności wojskowej;</p> <p>b) w sektorze energii: przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących dalszej integracji wewnętrznego rynku energii, interoperacyjności sieci w wymiarze ponadgranicznym i ponadsektorowym, ułatwiających dekarbonizację i zapewniających bezpieczeństwo dostaw, a także ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej;</p> <p>c) w sektorze technologii cyfrowych: przyczynianie się do upowszechnienia sieci cyfrowych o bardzo dużej przepustowości oraz systemów 5G, do zwiększenia odporności i przepustowości cyfrowych sieci szkieletowych na terytoriach UE poprzez połączenie ich z sąsiadującymi terytoriami, jak również do cyfryzacji sieci transportowych i energetycznych.</p>	<p>Program ma następujące cele szczegółowe:</p> <p>a) W sektorze transportu:</p> <p>(i) przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących wydajnych i wzajemnie połączonych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności;</p> <p>(ii) dostosowanie sieci TEN-T do potrzeb w zakresie mobilności wojskowej dla zapewnienia podwójnego, cywilno-wojskowego zastosowania niektórych strategicznych obiektów infrastruktury transportowej, poprzez poprawę interoperacyjnych połączeń na granicach i wdrożenie rozwiązań ułatwiających i umożliwiających zmianę środków transportu towarów i pasażerów w celu zapewnienia większej interoperacyjności sieci i korytarzy;</p> <p>(iii) zapewnienie poprawy dostępności regionów najbardziej oddalonych, mobilności zamieszkujących w nich osób i transportu towarów;</p> <p>b) w sektorze energii: przyczynianie się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczących dalszej integracji wewnętrznego rynku energii, interoperacyjności sieci w wymiarze ponadgranicznym i ponadsektorowym, ułatwiających dekarbonizację i zapewniających bezpieczeństwo dostaw, a także ułatwianie współpracy transgranicznej i międzyregionalnej, zwłaszcza między regionami najbardziej oddalonymi, w dziedzinie energii odnawialnej;</p> <p>c) w sektorze technologii cyfrowych: przyczynianie się do upowszechnienia sieci cyfrowych o bardzo dużej przepustowości oraz systemów 5G, do zwiększenia odporności i przepustowości cyfrowych sieci szkieletowych na terytoriach UE, do połączenia ich z sąsiadującymi terytoriami i regionami najbardziej oddalonymi, do stworzenia szybkich systemów łączności szerokopasmowej w regionach najbardziej oddalonych, jak również do cyfryzacji sieci transportowych i energetycznych.</p>

Uzasadnienie

Należy uwzględnić nawiązanie do szczególnego przypadku regionów najbardziej oddalonych, jak zostało przewidziane w art. 10 „Priorytety ogólne” obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju TEN-T.

Poprawka 7

Art. 4 ust. 8

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>8. Jeśli chodzi o kwoty przeniesione z Funduszu Spójności, 30 % tych kwot udostępnia się niezwłocznie wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych i brakujących połączeń. Do dnia 31 grudnia 2023 r. wybór projektów kwalifikujących się do finansowania odbywa się z zachowaniem krajowych alokacji z Funduszu Spójności w odniesieniu do 70 % przeniesionych zasobów. Począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r., przeniesione na rzecz programu środki, których nie przewidziano na realizację projektu w dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną przekazane wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</p>	<p>8. Jeśli chodzi o kwoty przeniesione z Funduszu Spójności, do dnia 31 grudnia 2023 r. wybór projektów kwalifikujących się do finansowania odbywa się z zachowaniem krajowych alokacji z Funduszu Spójności. Począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r., przeniesione na rzecz programu środki, których nie przewidziano na realizację projektu w dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną przekazane wszystkim państwom członkowskim kwalifikującym się do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; z uwzględnieniem w pierwszej kolejności połączeń transgranicznych i brakujących połączeń oraz regionów najbardziej oddalonych. W przypadku wszystkich środków przeniesionych z Funduszu Spójności kwoty krajowe są uwzględniane przy wykorzystywaniu przez państwa członkowskie.</p>

Uzasadnienie

Środki przeniesione z Funduszu Spójności stanowią zasadniczy element instrumentu „Łącząc Europę”. Biorąc jednak pod uwagę znaczący spadek środków Funduszu Spójności, regiony i miasta państw członkowskich będących beneficjentami nie mogą zaakceptować ryzyka kolejnej utraty środków. Konieczne jest jednak, by wszystkie przydzielone środki zostały wykorzystane do końca okresu programowania.

Poprawka 8

Art. 4 ust. 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Środki przydzielone państwom członkowskim w ramach zarządzania dzielonego mogą, na ich wniosek, zostać przeniesione do programu. Komisja wykonuje te środki bezpośrednio zgodnie z [art. 62 ust. 1 lit. a)] rozporządzenia finansowego lub pośrednio zgodnie z lit. c) tego artykułu. W miarę możliwości środki te wykorzystuje się na rzecz danego państwa członkowskiego.</p>	<p>Środki przydzielone państwom członkowskim w ramach zarządzania dzielonego i mogące być przenoszone zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) XX (...ustanawiającego wspólne przepisy) mogą, na wniosek instytucji zarządzającej i po konsultacjach z władzami regionalnymi/lokalnymi, zostać przeniesione do programu. Komisja wykonuje te środki bezpośrednio zgodnie z art. 62 ust. 1 lit. a) rozporządzenia finansowego lub pośrednio zgodnie z ust. 1 lit. c) tego artykułu. Środki te są wykorzystywane na rzecz obszaru geograficznego odpowiadającego danej instytucji zarządzającej.</p>

Uzasadnienie

Środki przeniesione do programu powinny zostać wykorzystane przez IZ, która zdecyduje się na dokonanie przesunięcia. Podejście to pozwoli na zachowanie alokacji przeznaczonej dla poszczególnych obszarów, a także przyczyni się do lepszego ukierunkowania alokacji, zgodnie z aktualnymi potrzebami regionów i państw członkowskich.

Poprawka 9

Dodać nowy artykuł po art. 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p><i>Dostosowanie sieci TEN-T do mobilności wojskowej</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Instrument „Łącząc Europę” powinien przyczynić się do rozwoju priorytetowej sieci infrastruktury transportowej dostosowanej do potrzeb podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego.</i> 2. <i>Projekty wspierane w ramach tego celu realizowane są w całej sieci TEN-T.</i> 3. <i>Infrastruktura o podwójnym przeznaczeniu cywilno-wojskowym powinna spełniać specyfikacje techniczne TEN-T oraz specyfikacje wojskowe i odpowiadać rzeczywistej potrzebie – istniejącej lub potencjalnej.</i> 4. <i>Infrastruktura finansowana w ramach tego celu nie może zostać ograniczona do użytku wojskowego, chyba że w wyjątkowych okolicznościach i na czas określony i pod warunkiem zapewnienia w każdym momencie bezpieczeństwa osób, usług, towarów i samej infrastruktury.</i> 5. <i>Działania związane z dostosowaniem infrastruktury do podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego wspierane są wyłącznie w ramach tego celu.</i> 6. <i>Do dnia 31 grudnia 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane wyszczególniające specyfikacje techniczne niezbędne do podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego określone przez Radę, listę priorytetowych projektów mogących otrzymać finansowanie w ramach tego celu oraz zasady kwalifikowalności i selekcji. Komisja zapewnia spójne i zrównoważone rozmieszczenie geograficzne tej infrastruktury.</i>

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę kopertę budżetową przeznaczoną na ten cel, rozporządzenie musi szczegółowo określać zasady przydzielania środków.

Poprawka 10

Art. 7 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>1. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej obejmują co najmniej dwa państwa członkowskie i są objęte umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem między państwami członkowskimi bądź uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/28/WE. Projekty te identyfikuje się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia.</p>	<p>1. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej obejmują co najmniej dwa państwa członkowskie lub EUWT lub dwa regiony najbardziej oddalone i są objęte umową o współpracy lub innego rodzaju uzgodnieniem między państwami członkowskimi, władzami lokalnymi lub regionalnymi lub regionami najbardziej oddalonymi bądź uzgodnieniami między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak określono w art. 6, 7, 9 lub 11 dyrektywy 2009/28/WE. Projekty te identyfikuje się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w części IV załącznika do niniejszego rozporządzenia.</p>

Poprawka 11

Artykuł 8 ust. 3 lit. d)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>3. Bez uszczerbku dla kryteriów wyboru określonych w art. 13, priorytetowe znaczenie dla finansowania ustala się, biorąc pod uwagę następujące kryteria:</p> <p>[...]</p> <p>d) projekty mające na celu rozwój transgranicznych sieci szkieletowych łączących Unię z państwami trzecimi i wzmacniających połączenia na terytorium Unii, w tym wykorzystujących podmorskie kable, są traktowane priorytetowo w zależności od tego, w jakim stopniu przyczyniają się istotnie do zwiększenia odporności i przepustowości sieci łączności elektronicznej na terytorium Unii;</p> <p>[...]</p>	<p>3. Bez uszczerbku dla kryteriów wyboru określonych w art. 13, priorytetowe znaczenie dla finansowania ustala się, biorąc pod uwagę następujące kryteria:</p> <p>[...]</p> <p>d) projekty mające na celu rozwój transgranicznych sieci szkieletowych łączących Unię z państwami trzecimi i wzmacniających połączenia na terytorium Unii, zwłaszcza między kontynentem europejskim a regionami najbardziej oddalonymi, w tym wykorzystujących podmorskie kable, są traktowane priorytetowo w zależności od tego, w jakim stopniu przyczyniają się istotnie do zwiększenia odporności i przepustowości sieci łączności elektronicznej na terytorium Unii;</p> <p>[...]</p>

Uzasadnienie

Duże odległości między regionami najbardziej oddalonymi a Europą kontynentalną oraz fakt, że leżą one blisko sąsiadujących państw trzecich sprawiają, że niezbędne jest tworzenie sieci, zwłaszcza za pośrednictwem kabli podmorskich, w celu ograniczenia odizolowania tych regionów.

Poprawka 12

Art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (i)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(i) działania wdrażające sieć bazową zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci bazowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. Działania wdrażające sieć bazową mogą obejmować powiązane elementy znajdujące się w sieci kompleksowej, w przypadku gdy jest to niezbędne do optymalizacji inwestycji i zgodnie z trybami określonymi w programach prac, o których mowa w art. 19 niniejszego rozporządzenia;</p>	<p>(i) działania wdrażające i uzupełniające sieć bazową zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych, portów lotniczych i intermodalnych terminali kolejowo-drogowych sieci bazowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, jak również działania usuwające wąskie gardła i uzupełniające brakujące połączenia. Działania wdrażające sieć bazową mogą obejmować powiązane elementy znajdujące się w sieci kompleksowej, w przypadku gdy jest to niezbędne do optymalizacji inwestycji i zgodnie z trybami określonymi w programach prac, o których mowa w art. 19 niniejszego rozporządzenia, co będzie sprzyjać intermodalności;</p>

Poprawka 13

Art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (ii)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(ii) działania wdrażające połączenia transgraniczne sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w szczególności odcinki wymienione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia;</p>	<p>(ii) działania rozwijające i ulepszające połączenia transgraniczne sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w szczególności odcinki wymienione w części III załącznika do niniejszego rozporządzenia;</p>

Poprawka 14

Art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (iii)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(iii) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;</p>	<p>(iii) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych, portów lotniczych i terminali kolejowo-drogowych sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;</p>

Uzasadnienie

Uważamy, że problemy wynikające z wyspiarskiego położenia wymagają zróżnicowanego traktowania ze strony instytucji UE oraz że sytuacja regionów wyspiarskich jest porównywalna do sytuacji regionów najbardziej oddalonych, gdyż główny problem związany jest tu nie tyle z odległością, ile z brakiem ciągłości terytorialnej.

Porty lotnicze są kluczowym narzędziem rozwoju regionów najbardziej oddalonych, a w niektórych przypadkach najskuteczniejszym sposobem włączenia tych regionów do sieci transportowych Unii.

Poprawka 15

Art. 9 ust. 2 i 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>2. W sektorze transportu do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:</p> <p>a) działania dotyczące wydajnych i wzajemnie połączonych sieci:</p> <p>[...]</p> <p>(iii) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;</p> <p>[...]</p> <p>b) działania związane z inteligentną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, bezpieczną i chronioną mobilnością:</p> <p>[...]</p> <p>(ix) działania poprawiające przystępność i dostępność infrastruktury transportowej do celów bezpieczeństwa i ochrony ludności;</p> <p>[...]</p>	<p>2. W sektorze transportu do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:</p> <p>a) działania dotyczące wydajnych i wzajemnie połączonych sieci:</p> <p>[...]</p> <p>(iii) działania wdrażające odcinki sieci kompleksowej znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w tym działania dotyczące odpowiednich węzłów miejskich, lotnisk, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowych sieci kompleksowej, określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, a także działania wewnątrz regionu najbardziej oddalonego;</p> <p>[...]</p> <p>b) działania związane z inteligentną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, bezpieczną i chronioną mobilnością:</p> <p>[...]</p> <p>(ix) działania poprawiające przystępność i dostępność infrastruktury transportowej do celów bezpieczeństwa i ochrony ludności;</p> <p>(x) działania poprawiające dostępność regionów najbardziej oddalonych, mobilność zamieszkujących w nich osób i transport towarów.</p> <p>[...]</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:</p> <p>[...]</p> <p>d) działania wspierające wdrażanie sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących podmorskie kable, w państwach członkowskich oraz między Unią a państwami trzecimi;</p> <p>[...]</p>	<p>4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:</p> <p>[...]</p> <p>d) działania wspierające wdrażanie sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących podmorskie kable w państwach członkowskich, między państwami członkowskimi i regionami najbardziej oddalonymi oraz między Unią a państwami trzecimi;</p> <p>[...]</p>

Poprawka 16

Art. 9 ust. 4 lit. b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:</p> <p>a) działania wspierające połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy;</p> <p>b) działania wspierające zapewnianie w społecznościach lokalnych bardzo wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach;</p> <p>c) działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G w odniesieniu do wszystkich głównych lądowych szlaków transportowych, w tym transeuropejskich sieci transportowych;</p> <p>d) działania wspierające wdrażanie sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących podmorskie kable, w państwach członkowskich oraz między Unią a państwami trzecimi;</p> <p>e) działania wspierające dostęp europejskich gospodarstw domowych do sieci o bardzo dużej przepustowości;</p>	<p>4. W sektorze technologii cyfrowych do otrzymania pomocy finansowej Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia kwalifikują się następujące działania:</p> <p>a) działania wspierające połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy;</p> <p>b) działania wspierające zapewnianie w społecznościach lokalnych bardzo wysokiej jakości lokalnej łączności bezprzewodowej, która jest świadczona bezpłatnie i na niedyskryminujących warunkach, szczególnie na wsi (koncepcja inteligentnych wiosek);</p> <p>c) działania wdrażające nieprzerwany zasięg systemów 5G w odniesieniu do wszystkich głównych lądowych szlaków transportowych, w tym transeuropejskich sieci transportowych;</p> <p>d) działania wspierające wdrażanie sieci szkieletowych, w tym wykorzystujących podmorskie kable, w państwach członkowskich oraz między Unią a państwami trzecimi;</p> <p>e) działania wspierające dostęp europejskich gospodarstw domowych do sieci o bardzo dużej przepustowości;</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>f) działania wdrażające wymogi w zakresie infrastruktury łączności cyfrowej związane z projektami transgranicznymi w dziedzinach transportu lub energii lub wspierające operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową lub energetyczną.</p> <p>Orientacyjny wykaz kwalifikowalnych projektów w sektorze technologii cyfrowych znajduje się w części V załącznika.</p>	<p>f) działania wdrażające wymogi w zakresie infrastruktury łączności cyfrowej związane z projektami transgranicznymi w dziedzinach transportu lub energii lub wspierające operacyjne platformy cyfrowe bezpośrednio związane z infrastrukturą transportową lub energetyczną.</p> <p>Orientacyjny wykaz kwalifikowalnych projektów w sektorze technologii cyfrowych znajduje się w części V załącznika.</p>

Poprawka 17

Art. 10 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W ramach każdego z sektorów – transportu, energii lub technologii cyfrowych – działania kwalifikowalne zgodnie z art. 9 mogą obejmować elementy pomocnicze, które mogą nie być związane z działaniami kwalifikowalnymi, określonymi odpowiednio w art. 9 ust. 2, 3 lub 4, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe wymogi:</p>	<p>W ramach każdego z sektorów – transportu, energii lub technologii cyfrowych – działania kwalifikowalne zgodnie z art. 9 mogą obejmować elementy pomocnicze, które mogą być lub mogą nie być związane z działaniami kwalifikowalnymi, określonymi odpowiednio w art. 9 ust. 2, 3 lub 4, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe wymogi:</p>

Uzasadnienie

Należy ułatwiać synergie. Ponadto w ramach mechanizmu zaproponowanego w ust. 2, zaproszenie do składania wniosków wystosowane w ramach konkretnego sektora powinno obejmować także działania kwalifikujące się w ramach innego sektora instrumentu „Łącząc Europę”. Zaproszenia do składania wniosków dotyczących projektów łączonych będą wspierać te projekty, w których udział różnych sektorów przekracza 20 %–80 %.

Poprawka 18

Art. 11 ust. 2 lit. b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>b) podmioty prawne z siedzibą w państwie trzecim stowarzyszonym z programem;</p>	<p>b) podmioty prawne z siedzibą w państwie trzecim stowarzyszonym z programem w przypadku działań dotyczących projektu odnoszącego się do tego państwa trzeciego;</p>

Uzasadnienie

Przedsiębiorstwa spoza UE nie powinny korzystać z instrumentu „Łącząc Europę” w celu prowadzenia działań na terytorium Unii.

Poprawka 19

Art. 11 ust. 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>5. Programy prac, o których mowa w art. 19, mogą stanowić, iż kwalifikowalne są jedynie wnioski złożone przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub – za zgodą zainteresowanych państw członkowskich – przez organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne bądź podmioty publiczne lub prywatne.</p>	

Uzasadnienie

Utrzymanie procedury zatwierdzania przez państwa członkowskie nie byłoby zgodne z uproszczeniem administracyjnym popieranym przez Europejski Komitet Regionów.

Poprawka 20

Art. 12

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Dotacje w ramach programu są przyznawane i zarządzane zgodnie z tytułem [VIII] rozporządzenia finansowego.</p>	<p>Dotacje w ramach programu są przyznawane i zarządzane zgodnie z tytułem [VIII] rozporządzenia finansowego.</p> <p>1. Proces selekcji projektów obejmuje dwa etapy:</p> <p>a) ocenę kwalifikowalności projektu na podstawie uproszczonej dokumentacji;</p> <p>b) złożenie projektu, jego ocenę i selekcję.</p> <p>2. Komisja publikuje zaproszenia do składania wniosków co najmniej na miesiąc przed ich otwarciem. Wnioskodawcy projektów mają co najmniej jeden miesiąc na złożenie pierwszego wniosku. Komisja Europejska ocenia kwalifikowalność wniosków w terminie jednego miesiąca. Wnioskodawcy projektów mają następnie co najmniej trzy miesiące na złożenie kompletnego wniosku.</p>

Uzasadnienie

Należy uprościć wdrażanie instrumentu „Łącząc Europę”, by uniknąć sytuacji, w której wnioskodawcy projektów przygotowują kompletną, długą i kosztowną dokumentację w sytuacji, gdy projekty te nie spełniają kryteriów kwalifikowalności w ramach zaproszenia do składania wniosków. Ponadto wnioskodawcy projektów muszą mieć czas na zapoznanie się z zaproszeniem do składania wniosków i na sporządzenie kompletnej dokumentacji.

Poprawka 21

Art. 13 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Kryteria wyboru określa się w programach prac, o których mowa w art. 19, i w zaproszeniach do składania wniosków, uwzględniając, w odpowiednim zakresie, następujące elementy:</p>	<p>Kryteria wyboru określa się w programach prac, o których mowa w art. 19, i w zaproszeniach do składania wniosków, uwzględniając, w odpowiednim zakresie, następujące elementy:</p>
<p>a) skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe (korzyści i koszty);</p>	<p>a) skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe (korzyści i koszty);</p>
<p>b) aspekty innowacyjności, bezpieczeństwa, interoperacyjności i przystępności;</p>	<p>b) aspekty innowacyjności, bezpieczeństwa, interoperacyjności, multimodalności i przystępności;</p>
<p>c) wymiar transgraniczny;</p>	<p>c) wymiar transgraniczny lub poprawę dostępności regionów wyspiarskich i najbardziej oddalonych;</p>
<p>d) synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych;</p>	<p>d) europejską wartość dodaną;</p>
<p>e) zaawansowanie danego działania w rozwoju projektu;</p>	<p>e) wkład w likwidację wąskich gardel i uzupełnienie brakujących odcinków;</p>
<p>f) racjonalność proponowanego planu realizacji;</p>	<p>f) synergie między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych;</p>
<p>g) efekt katalizatora unijnej pomocy finansowej dla inwestycji;</p>	<p>g) zaawansowanie danego działania w rozwoju projektu oraz stopień zobowiązania do jego ukończenia;</p>
<p>h) potrzeba przewyciężenia przeszkód finansowych, takich jak rentowność ekonomiczna lub brak finansowania rynkowego;</p>	<p>h) wpływ społeczny;</p>
<p>i) spójność z unijnymi i krajowymi planami w zakresie energii i klimatu.</p>	<p>i) racjonalność proponowanego planu realizacji;</p>
	<p>j) efekt katalizatora unijnej pomocy finansowej dla inwestycji;</p>
	<p>k) potrzeba przewyciężenia przeszkód finansowych, takich jak rentowność ekonomiczna lub brak finansowania rynkowego;</p>
	<p>l) spójność z unijnymi i krajowymi planami w zakresie energii i klimatu.</p>

Poprawka 22

Art. 14 ust. 2 lit. a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 50 % dla działań związanych z połączeniami transgranicznymi na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu, dla działań wspierających systemy aplikacji telematycznych, dla działań wspierających nowe technologie i innowacje, dla działań wspierających poprawę bezpieczeństwa infrastruktury zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi oraz dla działań zlokalizowanych w regionach najbardziej oddalonych;</p>	<p>w przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), kwota unijnej pomocy finansowej nie może przekraczać 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy współfinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 50 % dla działań związanych z połączeniami transgranicznymi na warunkach określonych w lit. c) niniejszego ustępu, dla działań dotyczących wąskich gardel i brakujących połączeń w sieci bazowej, dla działań wspierających autostrady morskie, dla działań wspierających połączenia morskie i rzeczne w sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym działań prowadzonych w portach i w ramach połączeń z zapleczem, dla węzłów miejskich, platform i połączeń multimodalnych i końcowych, dla działań wspierających systemy aplikacji telematycznych, dla działań wspierających nowe technologie i innowacje, dla działań wspierających poprawę bezpieczeństwa infrastruktury zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi oraz dla działań zlokalizowanych w regionach najbardziej oddalonych i wyspiarskich;</p>

Uzasadnienie

Poprawka jest zgodna z wnioskiem Komisji integrującym połączenia morskie z korytarzami sieci bazowej. Ponadto należy znacząco wspierać transport morski w celu osiągnięcia środowiskowych i klimatycznych celów Unii.

Poprawka 23

Art. 14 ust. 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Maksymalną stopą współfinansowania mającą zastosowanie do działań wybranych w ramach międzysektorowych programów prac, o których mowa w art. 10, jest najwyższa dopuszczalna stopa współfinansowania mająca zastosowanie do danych sektorów.</p>	<p>Maksymalną stopą współfinansowania mającą zastosowanie do działań wybranych w ramach międzysektorowych programów prac, o których mowa w art. 10, jest najwyższa dopuszczalna stopa współfinansowania mająca zastosowanie do danych sektorów podwyższona o 10 %. Działania wspierane w ramach mechanizmu, o którym mowa w art. 10 ust. 2, w tym koszty dodatkowe, kwalifikują się do stawki współfinansowania mającej zastosowanie do sektora głównego.</p>

Uzasadnienie

Synergie należy wspierać, w tym również finansowo. W trosce o uproszczenie mechanizm, o którym mowa w art. 10 ust. 2, powinien uzyskać jednolite współfinansowanie.

Poprawka 24

Art. 15 lit. a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Oprócz kryteriów określonych w art. [186] rozporządzenia finansowego zastosowanie mają następujące kryteria kwalifikowalności kosztów:</p> <p>a) kwalifikowalne mogą być jedynie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej dotyczących terytorium jednego lub większej liczby państw trzecich, o których mowa w art. 5 lub art. 11 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, bądź wód międzynarodowych, jeżeli działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.</p>	<p>Oprócz kryteriów określonych w art. [186] rozporządzenia finansowego zastosowanie mają następujące kryteria kwalifikowalności kosztów:</p> <p>a) kwalifikowalne mogą być jedynie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej dotyczących terytorium jednego lub większej liczby państw trzecich, o których mowa w art. 5 lub art. 11 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, co najmniej jednego regionu najbardziej oddalonego bądź wód międzynarodowych, jeżeli działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.</p>

Uzasadnienie

Proponuje się uwzględnienie w art. 15 lit. a) odniesienia do szczególnej sytuacji regionów najbardziej oddalonych.

Poprawka 25

Art. 16 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>2. Korzystanie z dotacji, o których mowa w ust. 1, będzie realizowane w drodze specjalnych zaproszeń do składania wniosków.</p>	<p>2. Korzystanie z dotacji, o których mowa w ust. 1, będzie realizowane w ramach wszystkich zaproszeń do składania wniosków, jak również w drodze specjalnych zaproszeń do składania wniosków i ograniczone do 10 % całkowitego budżetu instrumentu „Łącząc Europę”.</p>

Uzasadnienie

Należy zachęcać do podejmowania działań łączonych i umożliwiać je gdy tylko wnioskodawca projektu chce z nich korzystać. Niemniej dotacja powinna pozostać głównym źródłem finansowania instrumentu „Łącząc Europę”.

Poprawka 26

Art. 17, nowy ustęp 3 po ustępie 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>3. Środki odzyskane na podstawie przepisów niniejszego artykułu są wykorzystywane ponownie w ramach innych programów prac instrumentu „Łącząc Europę”. Zostają rozdzielone z uwzględnieniem uzgodnionych krajowych puli środków.</p>

Uzasadnienie

Środki przydzielone przez WRF na instrument „Łącząc Europę” należy zachować w ramach tego instrumentu. Rozdzielenie środków finansowych z uwzględnieniem uzgodnionych krajowych puli środków zachęca państwa członkowskie i realizatorów poszczególnych projektów, by nie utrudniali zbytecznie decyzji o przyszłości projektu z powodu obaw o utratę wsparcia finansowego. Rozwiązanie to umożliwia ponadto bardziej wyważone pod względem geograficznym rozdzielanie środków pomiędzy państwa UE.

Poprawka 27

Art. 19

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Program jest realizowany w ramach programów prac, o których mowa w art. 110 rozporządzenia finansowego. W stosownych przypadkach programy prac określają całkowitą kwotę zarezerwowaną na działania łączone.</p> <p>2. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktu wykonawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 niniejszego rozporządzenia.</p>	<p>1. Program jest realizowany w ramach programów prac, o których mowa w art. 110 rozporządzenia finansowego. W stosownych przypadkach programy prac określają całkowitą kwotę zarezerwowaną na działania łączone.</p> <p>2. Komisja Europejska przedstawia orientacyjny harmonogram programów prac zawierający priorytety i środki przyznane na te programy na cały okres programowania.</p> <p>3. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktu wykonawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 niniejszego rozporządzenia.</p>

Uzasadnienie

Środki przydzielone przez WRF na instrument „Łącząc Europę” należy zachować w ramach tego instrumentu.

Poprawka 28

Art. 23

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:</p> <p>a) zmiany części I załącznika dotyczącej wskaźników oraz ustanowienia ram monitorowania i oceny;</p> <p>b) zmiany części II załącznika dotyczącej orientacyjnych wartości procentowych zasobów budżetowych przeznaczonych na cel szczegółowy określony w art. 3 lit. a) ppkt (i);</p> <p>c) zmiany części III załącznika dotyczącej definicji transportowych korytarzy sieci bazowej i wstępnie zidentyfikowanych odcinków; oraz wstępnie zidentyfikowanych odcinków w ramach sieci kompleksowej;</p> <p>d) zmiany części IV załącznika dotyczącej identyfikacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej;</p>	<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia w celu:</p> <p>a) zmiany części I załącznika dotyczącej wskaźników oraz ustanowienia ram monitorowania i oceny;</p> <p>b) zmiany części II załącznika dotyczącej orientacyjnych wartości procentowych zasobów budżetowych przeznaczonych na cel szczegółowy określony w art. 3 lit. a) ppkt (i);</p> <p>c) zmiany części III załącznika dotyczącej definicji transportowych korytarzy sieci bazowej i wstępnie zidentyfikowanych odcinków; oraz wstępnie zidentyfikowanych odcinków w ramach sieci kompleksowej;</p> <p>d) zmiany części IV załącznika dotyczącej identyfikacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej;</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
e) zmiany części V załącznika dotyczącej identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej.	<p>e) zmiany specyfikacji technicznych dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego określonych przez Radę, a także określenia lub zmiany wykazu priorytetowych projektów dotyczących dostosowania do podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego.</p> <p>f) zmiany części V załącznika dotyczącej identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie łączności cyfrowej.</p>

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

(COM(2018) 438 final) – Część 2

Poprawka 29

Załącznik, część III, tabela 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Korytarz sieci bazowej „Atlantyk” Przebieg	Korytarz sieci bazowej „Atlantyk” Przebieg
Gijón – León – Valladolid	Gijón – León – Palencia – Valladolid
A Coruña – Vigo – Orense – León	A Coruña – Vigo – Orense – Ponferrada – Astorga – León – Palencia-Venta de Baños
Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao	Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao (Y vasca) Bordeaux – Dax – Vitoria/Gasteiz Bordeaux – Toulouse
Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba	Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba
Algeciras – Bobadilla – Madrid	Algeciras – Bobadilla – Madrid
Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid	Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid
Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – (rzeka) Douro	Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – (rzeka) Douro
Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/ Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/ Strasbourg	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/ Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/ Strasbourg
Saint Nazaire – Nantes – Tours	Shannon Foynes – Dublin – Cork – Le havre – Rouen – Paris Dublin – Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours

Uzasadnienie

Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE będzie miało bardzo liczne konsekwencje, w tym dotyczące integracji Irlandii z siecią korytarzy sieci bazowej TEN-T, gdyż Irlandia zależna jest wyłącznie od połączeń biegnących przez Zjednoczone Królestwo. W związku z tym należy włączyć do mapy korytarzy połączenia morskie z portami sieci bazowej korytarza atlantyckiego i z niektórymi portami sieci kompleksowej. Integracja połączenia między korytarzem śródziemnomorskim a korytarzem atlantyckim w ramach priorytetowych korytarzy sieci bazowej może poprawić wskaźniki gospodarczo-społeczne w tych dwóch korytarzach poprzez umożliwienie rozwoju infrastruktury i korzystania z niej. Pozwoliłoby to również na połączenie portów Morza Śródziemnego i Oceanu Atlantyckiego wzdłuż osi Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Ponadto propozycja ta wpisuje się w duży projekt południowo-zachodni dotyczący rozwoju dwóch linii kolejowych dużych prędkości (LGV), które miałyby wspólny odcinek z Bordeaux do Tuluzi i z Bordeaux do Hiszpanii.

Linia Zaragoza–Pamplona–Y vasca również ma sens, gdyż łączyłaby korytarz atlantycki i śródziemnomorski, zapewniając dostęp do portu w Bilbao. Francja powinna przywrócić połączenie Bordeaux-Dax-Vitoria, zarówno dla pasażerów, jak i w celu usunięcia wąskich gardeł w transporcie towarowym (Irun-Hendaia, wariant Bordeaux)

Konieczność uwzględnienia możliwych enklaw i platform logistycznych o dużym znaczeniu strategicznym lub mających potencjał na przyszłość, zlokalizowanych w peryferyjnych regionach, które wciąż mają znaczne potrzeby w zakresie podstawowej infrastruktury, w celu zwiększenia ich dostępności i sieci połączeń, zwłaszcza z portami.

Poprawka 30

Załącznik, Część III, tabela 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”	Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”
Przebieg	Przebieg
Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Sagunto /Tarragona
	Madrid – Albacete – Valencia
Sevilla – Bobadilla – Murcia	Sevilla – Bobadilla – Almería – Murcia
Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona
Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest	Tarragona/ Palma de Mallorca – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest
	Alcúdia — Ciudadela — Toulon — Ajaccio — Bastia — Porto Torres — Cagliari — Palermo
	Toulouse – Narbonne
Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – granica UA	Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – granica UA

Uzasadnienie

Integracja połączenia między korytarzem śródziemnomorskim a korytarzem atlantyckim w ramach priorytetowych korytarzy sieci bazowej może poprawić wskaźniki gospodarczo-społeczne w tych dwóch korytarzach poprzez umożliwienie rozwoju infrastruktury i korzystania z niej. Pozwoliłoby to również na połączenie portów Morza Śródziemnego i Oceanu Atlantyckiego wzdłuż osi Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Poprawka 31

Załącznik, część III, tabela 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”	Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”
Przebieg	Przebieg
Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork	Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork Dublin – Cork – Calais – Zeebrugge – Antwerpen – Rotterdam Shannon Foynes – Dublin – Rosslare – Waterford – Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen – Le Havre – Rouen – Paris
Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham	Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham
Birmingham – Felixstowe/London/Southampton	Birmingham – Felixstowe/London/Southampton
London – Lille – Brussel/Bruxelles	London – Lille – Brussel/Bruxelles
Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg	Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille	Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille
Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel	Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel
Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris	Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

Uzasadnienie

Poprawka uwzględnia wnioski Komisji Europejskiej dotyczące zmiany rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” w przypadku gdyby wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE odbywałoby się bez osiągnięcia porozumienia, z uwzględnieniem portów sieci bazowej i sieci kompleksowej.

Poprawka 32

Załącznik, część III, tabela 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”	Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”
Przebieg	Przebieg
granica RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö	granica RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö
Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm	Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Gävle – Stockholm – Örebro Stockholm – Örebro – Oslo
Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg	Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn	Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn
København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover	København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover
Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg	Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg
Rostock – Berlin – Leipzig – München	Rostock – Berlin – Leipzig – München
Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze	Norymberga – Monachium – Innsbruck – Werona – Bolonia – Ankona/Florencja
Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta	Livorno/La Spezia – Florencja – Rzym – Neapol – Bari – Tarent – Valletta

Poprawka 33

Załącznik, część III, punkt 2 – Wstępnie zidentyfikowane odcinki w ramach sieci kompleksowej

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Transgraniczne odcinki sieci kompleksowej, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) niniejszego rozporządzenia, obejmują w szczególności następujące odcinki:	Transgraniczne odcinki sieci kompleksowej, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) niniejszego rozporządzenia, a także istniejące transgraniczne połączenia kolejowe i brakujące połączenia na granicach wewnętrznych UE obejmują w szczególności następujące odcinki:

Uzasadnienie

Powyższe uzupełnienie umożliwia połączenia między korytarzami TEN, również wówczas, gdy nie stanowią one formalnie części sieci kompleksowej (np. „missing links”).

Poprawka 34

Załącznik – część V

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
1. Połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy	1. Połączenia gigabitowe dla podmiotów stymulujących rozwój społeczno-gospodarczy
[...]	[...]
— zapewnienia połączeń gigabitowych dla ośrodków edukacyjnych i badawczych, w kontekście wysiłków na rzecz znielowania przepaści cyfrowej i wprowadzenia innowacji w systemach kształcenia, poprawy wyników nauczania, zrównania szans i poprawy efektywności;	— zapewnienia połączeń gigabitowych dla ośrodków edukacyjnych i badawczych, w kontekście wysiłków na rzecz znielowania przepaści cyfrowej i wprowadzenia innowacji w systemach kształcenia, poprawy wyników nauczania, zrównania szans i poprawy efektywności;
	— zapewnienia połączeń gigabitowych gwarantujących szybkie systemy łączności szerokopasmowej w regionach najbardziej oddalonych oraz między nimi a odnośnym państwem członkowskim, zwłaszcza poprzez instalację kabli podwodnych o odpowiedniej redundancji.

Uzasadnienie

Ważne jest priorytetowe potraktowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury łączności cyfrowej w regionach najbardziej oddalonych.

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii

(COM(2018) 568 final) – Część 1

Zalecana poprawka 35

Motyw 6

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p><i>Aby uniknąć rozpadu korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne na dwa odrębne i niepołączone ze sobą części oraz aby zapewnić Irlandii połączenie z Europą kontynentalną, korytarz sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne powinien obejmować połączenia morskie między irlandzkimi portami bazowymi a portami bazowymi Belgii i Niderlandów.</i></p>	

Uzasadnienie

Wiele portów francuskich (Le Havre, Dunkerque, Calais) to porty sieci bazowej stanowiące część korytarza atlantyckiego lub korytarza Morze Północne – Morze Śródziemne. Nie ma powodów, by je wykluczać.

Poprawka 36**Załącznik**

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W załączniku I część I pkt 2 („Korytarze sieci bazowej”) sekcja „Morze Północne – Morze Śródziemne” po wierszu „Belfast – Dublin – Cork” dodaje się wiersz w brzmieniu:</p> <p>„Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam”.</p>	<p>W załączniku I część I pkt 2 („Korytarze sieci bazowej”) sekcja „Morze Północne – Morze Śródziemne” po wierszu „Belfast – Dublin – Cork” dodaje się wiersze w brzmieniu:</p> <p>„Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Calais/Dunkerque- Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam.</p> <p>Shannon Foynes – Dublin – Rosselare – Waterford – Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen – Le Havre – Rouen – Paris”.</p> <p>W załączniku I część I pkt 2 („Korytarze sieci bazowej”) sekcja „Atlantyk” po wierszu „Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg” dodaje się wiersz w brzmieniu:</p> <p>„Shannon Foynes – Dublin – Cork – Le havre – Rouen – Paris”</p> <p>W załączniku I część I pkt 2 („Korytarze sieci bazowej”) sekcja „Atlantyk” wiersz „Saint Nazaire – Nantes – Tours” otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Dublin – Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours”</p>

Uzasadnienie

Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE będzie miało bardzo liczne konsekwencje, w tym dotyczące integracji Irlandii z siecią korytarzy sieci bazowej TEN-T. W związku z tym do mapy korytarzy należy dodać połączenia morskie z portami sieci bazowej.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

Zalecenia ogólne

1. Przypomina, że europejska polityka mająca zapewnić bezpieczną, nowoczesną, zrównoważoną i efektywną infrastrukturę w dziedzinie transportu, energii i telekomunikacji za pośrednictwem sieci transeuropejskich (TEN) ma kluczowe znaczenie dla wzmocnienia gospodarczej, społecznej i terytorialnej spójności wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych, najbardziej oddalonych i wyspiarskich oraz regionów stojących przed wyzwaniami demograficznymi, a ponadto przyczynia się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i jest potrzebna do osiągnięcia celów wielu innych polityk unijnych, zwłaszcza w zakresie klimatu i środowiska.
2. Odnotowuje, że od czasu ustanowienia instrumentu „Łącząc Europę” w 2013 r., niektóre uwagi dotyczące tego instrumentu sformułowane przez KR pozostają aktualne, zwłaszcza te wyrażone w opinii 1531/2017 „Przyszłość inicjatywy” Łącząc Europę, w sektorze transportu”, przyjętej 10 października 2017 r.
3. Uważa, że należy uważnie wsłuchiwać się w głos miast i regionów odpowiedzialnych za politykę zarządzania mobilnością i transportem publicznym i za ich rozwój na swoim terytorium.
4. Stwierdza, że wniosek Komisji jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności. Głównym celem wniosku jest budowa transeuropejskiej sieci transportowej. Unia Europejska jest najlepszym poziomem dla realizacji tego celu.
5. Zauważa, że w 2017 r. 72 % Europejczyków mieszkało na obszarach miejskich. Dostęp do bezpiecznych, skutecznych i zrównoważonych środków transportu miejskiego jest dla tych osób kluczowym wyzwaniem. Instrument „Łącząc Europę” może wesprzeć transformację i przyczynić się do ograniczenia zatorów, zanieczyszczenia i liczby wypadków związanych z ruchem drogowym. Lepsze łączenie różnych środków transportu i zapewnienie płynności przejazdów na obszarach miejskich ma kluczowe znaczenie dla ukończenia sieci bazowej do 2030 r. i sieci kompleksowej do 2050 r. Pierwszeństwo należy przyznać działaniom na rzecz multimodalności transportu miejskiego.
6. Przypomina, że Unia Europejska dysponuje od dawna bogatą infrastrukturą morską i rzeczną, którą należy modernizować i rozwijać. Te dwa rodzaje transportu mogą przyczynić się do rozwiązania problemu zatłoczonych dróg i do koniecznej dekarbonizacji sektora.
7. Przyjmuje do wiadomości, że transport odpowiada za prawie 50 % emisji gazów cieplarnianych w Europie. Jest to jedyny sektor, który od 1990 r. nie zdołał ograniczyć swoich emisji. Miasta i regiony bezpośrednio odczuwają skutki zmian klimatycznych, zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych. Należy zatem podjąć ambitne i natychmiastowe działania w celu dekarbonizacji sektora transportu.
8. Przypomina, że należy dostosować instrument „Łącząc Europę” do ambitnych celów UE w zakresie wdrażania infrastruktury transportowej. W szczególności rozporządzenie w sprawie TEN-T określa termin realizacji sieci bazowej do roku 2030. Zauważa, że potrzeby wszystkich regionów powinny być ściśle monitorowane i że należy podjąć kroki w celu zapewnienia, że będą one nadążać za innowacjami infrastrukturalnymi.
9. Proponuje, by zachęcać do wdrażania projektów transgranicznych, zwłaszcza poprzez wspieraniu udziału EUWT lub za pośrednictwem mechanizmu na rzecz pokonywania przeszkód prawnych i administracyjnych w kontekście transgranicznym, zaproponowanym przez Komisję Europejską na okres 2021–2027. W szczególności EUWT powinny być podmiotami kwalifikującymi się do nadsyłania projektów w odpowiedzi na wszystkie zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, bez uszczerbku dla powierzonych im uprawnień.
10. Przyjmuje z zadowoleniem wniosek Komisji Europejskiej w sprawie odnowienia i zmiany instrumentu „Łącząc Europę”.
11. Jest rad z tego, że we wniosku uwzględniono szczególne właściwości regionów najbardziej oddalonych i potrzebę zapewnienia funduszy dla transportu za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę”. Należy rozszerzyć zakres tych funduszy, by uwzględnić sektor energetyczny i cyfrowy.
12. Stwierdza, że odpowiednie finansowanie instrumentu „Łącząc Europę” jest w stanie stworzyć nowe miejsca pracy, wspierać wzrost gospodarczy i uczynić z UE światowego lidera w dziedzinie badań i innowacji oraz dekarbonizacji gospodarki.

13. Z zadowoleniem przyjmuje wysiłki na rzecz uproszczenia zasad i procedur. Żaden wnioskodawca projektu nie powinien rezygnować ze złożenia wniosku o finansowanie.
14. Odnotowuje propozycję Komisji, by wyznaczyć cel dotyczący dostosowania infrastruktury TEN-T do podwójnego, cywilno-wojskowego zastosowania, lecz ubolewa, że propozycja nie została sformułowana w bardziej szczegółowy sposób i proponuje uściślenie zasad dotyczących osiągnięcia tego celu.
15. Domaga się, by w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w większym stopniu uwzględniano spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną.

Bruksela, dnia 10 października 2018 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów
