

Brusel 4. prosince 2018
(OR. en)

15146/18

Interinstitucionální spis:
2018/0228(COD)

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

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132 ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107 IA 394 + COR 1
Č. dok. Komise:	9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014

Delegace naleznou v příloze znění částečného obecného přístupu k výše uvedenému návrhu, jež bylo přijato na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 3. prosince 2018.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014¹

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na články 172 a 194 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

¹ Parlamentní přezkum: UK.

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. C , , s. .

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby bylo možno dospět k inteligentnímu a udržitelnému růstu podporujícím začlenění a stimulovat vytváření pracovních míst, potřebuje Unie moderní a vysoce výkonnou infrastrukturu, která přispěje k propojení a integraci Unie a všech jejích regionů v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetiky. Toto propojení by mělo pomoci zlepšit volný pohyb osob, zboží, kapitálu a služeb. Transevropské sítě by měly usnadnit přeshraniční propojení, posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a přispět k dosažení konkurenceschopnějšího sociálně tržního hospodářství a k boji proti změně klimatu.
- (2) Nástroj pro propojení Evropy (dále též „program“) má za cíl urychlit investice v oblasti transevropských sítí a stimulovat financování z veřejného i soukromého sektoru, při současném zvýšení právní jistoty a dodržování zásady technologické neutrality. Program by měl umožnit plné využívání synergií mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím, čímž se zvýší účinnost opatření přijímaných na úrovni Unie a umožní optimalizace nákladů na provádění.
- (3) Program by měl být zaměřen na podporu projektů týkajících se změny klimatu, ekologicky a sociálně udržitelných projektů a případně opatření ke zmírnění změny klimatu a přizpůsobení se této změně. Zejména by se měl zvýraznit příspěvek programu k dosažení cílů Pařížské dohody, jakož i navrhovaných cílů v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 a dlouhodobého cíle týkajícího se dekarbonizace.

- (4) S ohledem na význam boje proti změně klimatu v souladu se závazky Unie k provedení Pařížské dohody a k plnění cílů OSN v oblasti udržitelného rozvoje by toto nařízení proto mělo změnu klimatu zohledňovat a mělo by vést ke splnění celkového cíle, tj. aby se [25] % výdajů z rozpočtu EU vynakládalo na podporu cílů v oblasti klimatu⁴. Z celkového finančního krytí programu by mělo být 60 % vynaloženo na opatření, která přispějí k dosažení cílů v oblasti klimatu, a to mimo jiné na základě těchto ukazatelů z Ria („Rio markers“): i) 100 % na výdaje na železniční infrastrukturu, alternativní paliva, čistou městskou dopravu, přenos elektřiny, skladování elektřiny, inteligentní sítě, přepravu CO₂ a energii z obnovitelných zdrojů; ii) 40 % na vnitrozemské vodní cesty a multimodální dopravu a plynárenskou infrastrukturu – bude-li to umožněno větším využitím vodíku z obnovitelných zdrojů nebo bioplynu. Příslušná opatření budou identifikována během přípravy a provádění programu a znovu posouzena v rámci příslušných hodnocení a přezkumných postupů. Aby infrastruktura neutrpěla potenciálními dlouhodobými dopady změny klimatu a aby se zajistilo, že náklady na emise skleníkových plynů, které při projektu vzniknou, budou zahrnuty do ekonomického hodnocení projektu, měly by projekty podporované programem podléhat kontrole z hlediska klimatu v souladu s pokyny, které by Komise měla ve vhodných případech vypracovat soudržně s pokyny připraveným pro jiné programy Unie.
- (5) Aby byly splněny povinnosti týkající se podávání zpráv stanovené v čl. 11 písm. c) směrnice (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES, pokud jde o využívání finančních prostředků Unie na podporu opatření přijatých za účelem dosažení souladu s cíli této směrnice, je třeba sledovat výdaje související se snižováním emisí nebo látek znečišťujících ovzduší podle této směrnice.

⁴ COM(2018) 321, s. 13.

- (6) Důležitým cílem tohoto programu je zajistit větší synergie mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím. Pro tento účel by měl program zajistit přijetí meziodvětvových pracovních programů, které by se mohly zabývat konkrétními intervenčními oblastmi, například pokud jde o propojenou a automatizovanou mobilitu nebo alternativní paliva. Program by měl dále v rámci každého odvětví dát možnost zohlednit jako způsobilé některé součásti náležející do jiného odvětví, pokud tento přístup zlepší socioekonomický přínos investice. Synergie mezi odvětvími by při výběru opatření měly být podněcovány prostřednictvím kritérií pro udělení grantů.
- (7) Hlavní směry pro transevropskou síť TEN-T, jak jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013⁵ (dále jen „hlavní směry pro síť TEN-T“), identifikují infrastrukturu sítě TEN-T, upřesňují požadavky, které musí splňovat, a stanoví pravidla jejich uplatňování. Tyto hlavní směry zejména předpokládají dokončení hlavní sítě do roku 2030 vytvořením nové infrastruktury, ale i zásadní modernizací a rekonstrukcí infrastruktury stávající s cílem zajistit kontinuitu sítě.
- (7a) Program by měl přispět k dokončení hlavní sítě TEN-T u všech druhů dopravy, včetně silniční dopravy v členských státech, ve kterých stále ještě přetrvávají významné investiční potřeby na dokončení jejich hlavní silniční sítě.
- (8) Aby se dosáhlo cílů uvedených v hlavních směrech pro síť TEN-T, je nutné přednostně podpořit přeshraniční a chybějící spojení, případně zajistit, aby byla podpořená opatření v souladu s pracovními plány koridorů zavedenými podle článku 47 nařízení (EU) č. 1315/2013 a s celkovým rozvojem sítě z hlediska výkonnosti a interoperability.
- (8a) Zejména plné zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) na hlavní síti do roku 2030, jak stanoví nařízení (EU) č. 1315/2013, vyžaduje zvýšit podporu na evropské úrovni a podnítit účast soukromých investorů.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (8b) Důležitým předpokladem pro úspěšné dokončení hlavní sítě TEN-T a zajištění účinné intermodality je rovněž napojení letišť na síť TEN-T. Pokud tato napojení letišť na hlavní síť TEN-T chybí, je proto nezbytné se na ně přednostně zaměřit.
- (8c) Pro realizaci přeshraničních opatření je nezbytný vysoký stupeň integrace plánování a provádění. Tuto integraci je možné vykazat bez stanovení priority kteréhokoliv z následujících příkladů prostřednictvím zřízení jediné projektové společnosti, společné řídicí struktury, dvoustranného právního rámce, prováděcího aktu podle článku 47 nařízení (EU) č. 1315/2013 nebo jakékoliv jiné formy spolupráce.
- (9) Aby se zohlednil nárůst objemu dopravy a vývoj sítě, mělo by být upraveno sladění koridorů hlavní sítě a jejich předem určených úseků. Tyto úpravy by měly být přiměřené, aby byla zachována soudržnost a účinnost rozvoje koridorů a koordinace. Délka koridorů hlavní sítě by se proto neměla prodloužit o více než 15 %. Ve vhodnou dobu by při vytyčování koridorů hlavní sítě měly být zohledněny výsledky přezkumu realizace hlavní sítě, jak je stanoveno v článku 54 nařízení (EU) č. 1315/2013.
- (10) Po celé Unii je třeba podporovat investice upřednostňující inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu. V roce 2017 Komise představila⁶ „Evropu v pohybu“, rozsáhlou řadu iniciativ, které mají zvýšit bezpečnost silničního provozu, podpořit inteligentní zpoplatnění silnic, snížit emise CO₂, omezit znečištění ovzduší a přetížení dopravy, podpořit propojenou a autonomní mobilitu a zajistit pracovníkům řádné podmínky a dobu k odpočinku. Unie by tyto iniciativy měla finančně podporovat, v příslušných případech prostřednictvím tohoto programu.

⁶ Sdělení Komise „Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“ – COM(2017) 283.

- (11) Hlavní směry pro síť TEN-T s ohledem na nové technologie a inovace vyžadují, aby síť TEN-T umožňovaly dekarbonizaci u všech druhů dopravy prostřednictvím podněcování energetické účinnosti a používání alternativních paliv. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁷ stanoví společný rámec opatření pro zavedení infrastruktury pro alternativní paliva v Unii s cílem minimalizovat závislost dopravy na ropě a omezit dopad dopravy na životní prostředí a vyžaduje, aby členské státy zajistily, že do 31. prosince 2025 budou vybudovány veřejně přístupné plnicí nebo dobíjecí stanice. Jak je uvedeno v návrzích Komise⁸ z listopadu 2017, je k podpoře nízkoemisní mobility zapotřebí komplexního souboru opatření, včetně finanční podpory, jestliže tržní podmínky neposkytují dostatečnou pobídku.
- (12) V rámci svého sdělení „Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá“⁹ zdůraznila Komise, že automatizovaná vozidla a pokročilé systémy pro propojení budou znamenat bezpečnější vozidla, která bude možné snáze sdílet a budou dostupnější pro všechny občany, včetně těch, kteří dosud služeb mobility nemohou využívat, jako jsou starší lidé a zdravotně postižení občané. V této souvislosti Komise rovněž navrhla „Strategický akční plán EU pro bezpečnost silničního provozu“ a revizi směrnice 2008/096 o řízení dopravní infrastruktury.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁸ Sdělení Komise „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility: Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“ – COM(2017) 675.

⁹ Dokument COM(2018) 293.

- (13) [V zájmu zlepšení realizace dopravních projektů v méně rozvinutých částech sítě by se měla část prostředků z Fondu soudržnosti přesunout do programu na financování dopravních projektů v členských státech způsobilých k čerpání financí z Fondu soudržnosti. Výběr projektů způsobilých pro financování by měl v počáteční fázi a v rámci limitu 70 % převáděného finančního rámce respektovat výši prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti. Zbývajících 30 % převáděného finančního rámce by mělo být přiděleno formou soutěže projektům, které se nacházejí v členských státech způsobilých k čerpání z Fondu soudržnosti, kdy přednost mají přeshraniční a chybějící spojení. Komise by měla podpořit členské státy způsobilé k čerpání z Fondu soudržnosti při sestavování vhodného seznamu projektů, a to zejména posílením institucionální kapacity dotčených orgánů veřejné správy.]
- (14) Po společném sdělení o zlepšení vojenské mobility v Evropské unii v listopadu 2017¹⁰ zdůraznil Akční plán vojenské mobility přijatý 28. března 2018 Komisí a vysokou představitelkou Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku¹¹, že politika dopravní infrastruktury nabízí jasnou příležitost ke zvyšování synergií mezi potřebami obrany a sítí TEN-T. Akční plán uvádí, že do poloviny roku 2018 by Rada měla posoudit a potvrdit vojenské požadavky na infrastrukturu a že útvary Komise do roku 2019 určí části transevropské dopravní sítě, jež jsou vhodné pro vojenskou dopravu, včetně nutných modernizací stávající infrastruktury. Finanční prostředky Unie na realizaci projektů dvojího užití by měly být prováděny prostřednictvím programu na základě zvláštních pracovních programů, v nichž budou uvedeny platné požadavky vymezené v rámci Akčního plánu.

¹⁰ Dokument JOIN(2017) 41.

¹¹ Dokument JOIN(2018) 5.

- (15) V hlavních směrech TEN-T se uznává, že globální síť zajišťuje dostupnost a propojenost všech regionů v Unii včetně regionů odlehlých, ostrovních a nejvzdálenějších. Dále ve svém sdělení „Silnější a obnovené strategické partnerství s nejvzdálenějšími regiony EU“¹² Komise zdůraznila konkrétní potřeby nejvzdálenějších regionů v oblasti dopravy a nutnost poskytnout unijní financování k uspokojení těchto potřeb i prostřednictvím programu.
- (16) S ohledem na významný objem investic potřebných k pokroku směrem k dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 (odhadem 350 miliard EUR v letech 2021–2027), globální sítě TEN-T do roku 2050 a investic do dekarbonizace, digitalizace a rozvoje měst (odhadem 700 miliard EUR v letech 2021–2027) je vhodné co nejefektivněji využít různé finanční programy a nástroje Unie, a maximalizovat tím evropskou přidanou hodnotu investic podporovaných Unií. Mělo by se to podařit díky zjednodušení investičního procesu, který by umožnil větší přehlednost připravovaných dopravních projektů a soudržnost mezi příslušnými programy Unie, zejména Nástrojem pro propojení Evropy, Evropským fondem pro regionální rozvoj, Fondem soudržnosti a fondem InvestEU. V příslušných případech je třeba vzít v úvahu zejména základní podmínky uvedené v příloze IV nařízení (EU) č. XXX [nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu plus, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a finančních pravidlech pro ně a pro Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a nástroj pro finanční podporu správy vnějších hranic a společné vízové politiky].

¹² Dokument COM(2017) 623.

- (17) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013¹³ určuje priority transevropské energetické infrastruktury, jež je nezbytné splnit, aby Unie dosáhla svých cílů politiky v oblasti energetiky a klimatu, identifikuje projekty společného zájmu, jež jsou ke splnění těchto priorit nezbytné, a stanoví opatření v oblasti udělování povolení, účasti veřejnosti a regulace, jež mají urychlit či usnadnit realizaci uvedených projektů, včetně kritérií způsobilosti těchto projektů k čerpání finanční pomoci Unie.
- (18) Směrnice [přepřacované znění směrnice o obnovitelných zdrojích energie] zdůrazňuje potřebu vytvořit podpůrný rámec sestávající ze zlepšeného využívání finančních prostředků Unie, s výslovným odkazem na umožnění opatření na podporu přeshraniční spolupráce v oblasti energie z obnovitelných zdrojů.
- (19) Ačkoli dokončení síťové infrastruktury zůstává prioritou v oblasti rozvoje energie z obnovitelných zdrojů, zařazení přeshraniční spolupráce v oblasti energie z obnovitelných zdrojů odráží přístup přijatý v rámci iniciativy Čistá energie pro všechny Evropany s kolektivní odpovědností za dosažení ambiciózního cíle u energie z obnovitelných zdrojů v roce 2030 a změnu politického kontextu s ambiciózními dlouhodobými cíli v oblasti dekarbonizace.

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Úř. věst. L 115, 25.4.2013, s. 39).

- (20) Inovativní technologie v oblasti infrastruktury, které umožňují přechod na nízkouhlíkovou energii a systémy mobility a zlepšují zabezpečení dodávek, jsou ve vztahu k programu Unie v oblasti dekarbonizace nezbytné. Zejména ve svém sdělení z 23. listopadu 2017 „Sdělení o posílení evropských energetických sítí“¹⁴ zdůraznila Komise, že úloha elektřiny, kdy energie z obnovitelných zdrojů bude představovat v roce 2030 polovinu výroby elektřiny, bude stále větší hybnou silou dekarbonizace odvětví, v nichž až doposud převažovala fosilní paliva, jako je doprava, průmysl, vytápění a chlazení, a že v souladu s tím se do centra zájmu politiky transevropské energetické sítě stále častěji dostává propojení elektroenergetických soustav, skladování elektřiny a projekty inteligentních sítí. Na podporu cílů Unie v oblasti dekarbonizace by se měla věnovat patřičná pozornost a dávat přednost technologiím a projektům přispívajícím k přechodu na nízkouhlíkové hospodářství. Komise se zaměří na zvýšení počtu přeshraničních projektů v oblasti inteligentních sítí, inovativního skladování a přepravy oxidu uhličitého podporovaných z programu.
- (20a) Přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů umožní nákladově efektivně zavádění obnovitelných zdrojů energie v Unii a splnění závazného cíle Unie dosáhnout alespoň 32 % energie z obnovitelných zdrojů v roce 2030, jak je uvedeno v článku 3 [přepracovaného znění směrnice 2009/28/ES podle návrhu COM(2016) 767], a přispějí ke strategickému využívání inovativních technologií v oblasti energie z obnovitelných zdrojů. Mezi názorné příklady způsobilých technologií patří výroba větrné energie na pevnině i na moři, solární energie, energie z udržitelné biomasy, přílivové energie, geotermální energie nebo jejich kombinace, připojení této energie k síti a další prvky, jako jsou zařízení na skladování nebo na přeměnu. Způsobilé akce se neomezují na odvětví elektřiny a mohou se vztahovat i na jiné nosiče energie a potenciální propojení odvětví, například s vytápěním a chlazením, technologiemi přeměny elektřiny na plyn, skladováním a přepravou. Jde pouze o demonstrativní výčet, aby byla zachována flexibilita s ohledem na technologický pokrok a vývoj. Tyto projekty nemusí nutně zahrnovat fyzické propojení mezi spolupracujícími členskými státy. Mohou být realizovány na území pouze jednoho zapojeného členského státu pod podmínkou, že jsou splněna obecná kritéria uvedená v části IV přílohy.

¹⁴ Dokument COM(2017) 718.

- (20b) Zvláštní pozornost by měla být v rámci podpory EU věnována přeshraničním propojením energetických soustav, včetně propojení nezbytných pro splnění cílů v oblasti propojení elektroenergetických sítí, a to zejména cíle 10% propojení do roku 2020 stanoveného Evropskou radou. Zavádění propojení mezi elektrizačními soustavami má zásadní význam pro integraci trhů, umožnění většího podílu obnovitelných zdrojů energie v soustavě a využívání výhod jejich rozdílných portfolií poptávky a nabídky energie z obnovitelných zdrojů, větrných sítí na moři a inteligentních sítí, čímž se všechny země zapojí do likvidních a konkurenceschopných trhů s energií.
- (21) Realizace jednotného digitálního trhu závisí na základní infrastruktuře pro digitální konektivitu. Digitalizace evropského průmyslu a modernizace odvětví, jako je doprava, energetika, zdravotní péče a veřejná správa, závisí na univerzálním přístupu ke spolehlivým, dostupným sítím s vysokou a velmi vysokou kapacitou. Digitální připojení se stalo jedním z rozhodujících faktorů pro překlenutí hospodářských, sociálních a územních rozdílů, podporu modernizace místních ekonomik a posílení diverzifikace hospodářské činnosti. Rozsah intervence programu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu by se měl upravit tak, aby odrážel její vzrůstající význam pro hospodářství a společnost obecně. Je proto nezbytné stanovit infrastrukturní projekty společného zájmu pro digitální konektivitu, aby Unie mohla splnit své cíle v oblasti jednotného digitálního trhu, a zrušit nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 283/2014¹⁵.

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 283/2014 ze dne 11. března 2014 o hlavních směrech transevropských sítí v oblasti telekomunikační infrastruktury a o zrušení rozhodnutí č. 1336/97/ES (Úř. věst. L 86, 21.3.2014, s. 14).

- (22) Sdělení „Připojení pro konkurenceschopný jednotný digitální trh – na cestě k evropské gigabitové společnosti“¹⁶ (strategie pro gigabitovou společnost) stanoví strategické cíle do roku 2025, pokud jde o optimalizaci investic do infrastruktury pro digitální konektivitu. Cílem směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/XXX¹⁷ [evropský kodex pro elektronické komunikace] je mimo jiné vytvořit regulační prostředí, které vybízí k soukromým investicím do sítí pro digitální konektivitu. Je však jasné, že zavádění sítí zůstane v řadě oblastí po celé Unii komerčně neúnosné, a to kvůli různým faktorům, jako je odlehlost, územní nebo místní specifika, malá hustota osídlení a různé sociálně-ekonomické faktory. Program by proto měl být upraven tak, aby přispíval k dosažení těchto strategických cílů stanovených ve strategii pro gigabitovou společnost a doplňoval podporu poskytovanou na zavádění sítí s velmi vysokou kapacitou z jiných programů, zejména z Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a fondu InvestEU.
- (23) Ačkoli všechny sítě pro digitální konektivitu, které jsou připojeny k internetu, jsou z podstaty transevropské, zejména v důsledku fungování aplikací a služeb, které umožňují, prioritu pro podporu prostřednictvím programu by měla získat opatření s nejvyšším očekávaným dopadem na jednotný digitální trh, mimo jiné prostřednictvím svého souladu s cíli sdělení Strategie pro gigabitovou společnost, a na digitální transformaci hospodářství a společnosti s ohledem na zjištěná selhání trhu a překážky v provádění.

¹⁶ Dokument COM(2016) 587.

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/XXX, kterou se stanoví Evropský kodex elektronických komunikací (Úř. věst. L, ..., s.).

- (24) Školy, univerzity, knihovny, místní, regionální nebo vnitrostátní správní orgány, hlavní poskytovatelé veřejných služeb, nemocnice a zdravotní centra, dopravní uzly a digitálně intenzivní podniky jsou subjekty a místy, které mohou působit na důležité součásti sociálně-ekonomického vývoje ve svém okolí. Tito sociálně-ekonomičtí aktéři musí mít špičkové gigabitové připojení, aby mohli zajišťovat přístup k nejlepším službám a aplikacím pro evropské občany, podniky a místní komunity. Program by měl podporovat přístup ke gigabitovému připojení pro tyto sociálně-ekonomické aktéry, aby se co nejvíce projevilo jejich pozitivní nepřímé působení na širší hospodářství a společnost, včetně vytváření větší poptávky po připojení a službách.
- (24a) Nepřipojená území ve všech oblastech Unie představují úzká místa a nevyužitý potenciál jednotného digitálního trhu. Ve většině venkovských a odlehlých oblastí může hrát vysoce kvalitní internetové připojení zásadní úlohu v předcházení vzniku digitální propasti, izolaci a vylidňování snížením nákladů na dodávání zboží či poskytování služeb a částečně kompenzovat odlehlost. Vysoká kvalita internetového připojení je nezbytná pro nové hospodářské příležitosti, jako je přesné zemědělství nebo rozvoj biohospodářství ve venkovských oblastech. Program by měl přispět k zajištění pevného nebo bezdrátového připojení s velmi vysokou kapacitou do všech evropských domácností, ať už na venkově nebo ve městech, a zaměřit se na zavádění v místech, kde se projevuje selhání trhu, které lze řešit pomocí grantů s nízkou intenzitou. S cílem maximalizovat synergii opatření podporovaných programem by náležitá pozornost měla být věnována míře koncentrace socioekonomických aktérů v dané oblasti a úrovni financování potřebného na vytvoření pokrytí. Cílem programu by navíc mělo být dosažení globálního pokrytí domácností a území, poněvadž vyplňování mezer v již pokryté oblasti by bylo v pozdější fázi nerentabilní.
- (25) Program by měl dále navázat na iniciativu WiFi4EU a měl by pokračovat v podpoře poskytování bezplatného, vysoce kvalitního místního bezdrátového připojení v centrech místního veřejného života, včetně subjektů s veřejným posláním, jako jsou orgány veřejné moci a poskytovatelé veřejných služeb, i na venkovních místech dostupných široké veřejnosti s cílem propagovat digitální vizi Unie v místních komunitách.

- (26) Životaschopnost očekávaných digitálních služeb příští generace, jako je internet věcí a aplikace, které mají přinést významné přínosy v rámci různých odvětví a pro společnost jako celek, bude vyžadovat nepřerušené přeshraniční pokrytí systémy 5G, zejména pokud jde o možnost připojení pro uživatele na cestách a pohybující se objekty. Scénáře sdílení nákladů u zavádění sítí 5G v těchto odvětvích jsou však i nadále nejasné a očekávaná rizika komerčního zavádění v některých klíčových oblastech jsou velmi vysoká. Očekává se, že silniční koridory a vlaková spojení budou klíčovými oblastmi pro první fázi nových aplikací v oblasti propojené mobility, a proto budou tvořit zásadní přeshraniční projekty pro financování v rámci programu.
- (27) [...]
- (28) Je zapotřebí zavádění páteřních sítí elektronických komunikací, včetně podmořských kabelů, které spojují evropská území s třetími zeměmi na jiných světadílech nebo spojují evropské ostrovy, nejvzdálenější regiony nebo zámořské země a území, a to i přes teritoriální vody Unie a výlučnou ekonomickou zónu členských států, aby se zajistila nezbytná redundance pro tuto důležitou infrastrukturu a zvýšila se kapacita a odolnost digitálních sítí v Unii, což přispěje i k územní soudržnosti. Tyto projekty jsou však často bez veřejné podpory komerčně neudržitelné. Kromě toho by měla být k dispozici podpora s cílem doplnit evropské zdroje v oblasti vysoce výkonné výpočetní techniky odpovídajícími připojeními s terabitovou kapacitou.

- (29) Opatření přispívající k projektům společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu musí zavádět technologie, které jsou pro konkrétní projekt nejvhodnější, a přitom vykazují nejlepší poměr mezi nejmodernějšími technologiemi co do kapacity toku dat, bezpečnosti přenosu, odolnosti sítě a nákladové efektivnosti a v pracovních programech by jim měl být dáována přednost s přihlédnutím ke kritériím stanoveným v tomto nařízení. Zavádění sítě s velmi vysokou kapacitou může zahrnovat pasivní infrastrukturu v zájmu maximalizace socioekonomických a environmentálních přínosů. Při určování priorit se zohlední potenciální pozitivní vedlejší účinky, pokud jde o konektivitu, například může-li realizovaný projekt zlepšit ekonomické opodstatnění dalšího zavádění v budoucnu, což povede k dalšímu pokrytí území a obyvatelstva v oblastech, na něž se dosud nedostalo.
- (30) Unie vyvinula vlastní technologii družicové navigace, určování polohy a času (EGNOS/Galileo) a vlastní systém pozorování Země (Copernicus). Programy EGNOS/Galileo i Copernicus nabízejí vyspělé služby, které přinášejí značné hospodářské výhody veřejným i soukromým uživatelům. Proto by veškerá dopravní, energetická nebo digitální infrastruktura financovaná z programu – využívající služby družicové navigace, určování polohy a času nebo pozorování Země – měla být technicky slučitelná s programy EGNOS/Galileo a Copernicus.
- (31) Pozitivní výsledky první výzvy k podávání návrhů na projekty s kombinovaným financováním uskutečněné v rámci stávajícího programu v roce 2017 potvrdily význam a přidanou hodnotu použití grantů EU ke kombinaci s financováním od Evropské investiční banky nebo národních podpůrných bank či jiných rozvojových a veřejných finančních institucí a rovněž od finančních institucí v soukromém sektoru a soukromých investorů, včetně partnerství veřejného a soukromého sektoru. Program by proto měl i nadále pracovat s tímto typem výzev, které umožňují kombinaci grantů EU s jinými zdroji financování.

- (32) Politické cíle tohoto programu by měly být rovněž řešeny prostřednictvím finančních nástrojů a rozpočtové záruky v rámci okna (oken) politiky [...] fondu InvestEU. Opatření programu by se měla přiměřeným způsobem používat k nápravě selhání trhu nebo řešení suboptimálních investičních situací, zejména pokud opatření nejsou komerčně životaschopná, aniž by docházelo ke zdvojování činností nebo vytěšňování soukromého financování a zachovala se jasná evropská přidaná hodnota.
- (33) Aby se upřednostnil integrovaný rozvoj inovačního cyklu, je nezbytné zajistit komplementaritu mezi inovativními řešeními vyvinutými v kontextu rámcových programů Unie pro výzkum a inovace a inovativních řešení zaváděných s podporou z Nástroje pro propojení Evropy. Za tímto účelem synergie s programem Horizont Evropa zajistí, aby:
- a) se potřeby v oblasti výzkumu a inovací v oblastech dopravy, energetiky a digitálního odvětví v EU určovaly a stanovovaly během strategického plánovacího procesu programu Horizont Evropa; b) Nástroj pro propojení Evropy podporoval rozsáhlé zavádění inovativních technologií a řešení v oblasti dopravy, energetiky a digitální infrastruktury, zejména těch, které jsou výsledkem programu Horizont Evropa; c) se usnadnila výměna informací a údajů mezi programem Horizont Evropa a Nástrojem pro propojení Evropy, například tím, že se bude klást důraz na technologie z programu Horizont Evropa s vysokou mírou tržní připravenosti, které by bylo možné dále zavádět prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy.
- (34) Toto nařízení stanoví finanční krytí na celé období 2021–2027, které má pro Evropský parlament a Radu při ročním rozpočtovém procesu představovat hlavní referenční částku ve smyslu [odkaz náležitě aktualizovat podle nové interinstitucionální dohody: 17. bod interinstitucionální dohody ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázní, spolupráci v rozpočtových záležitostech a řádném finančním řízení¹⁸].

¹⁸ Úř. věst. C 373, 20.12.2013, s. 1.

- (35) Na úrovni Unie je evropský semestr pro koordinaci hospodářských politik rámcem k určování národních reformních priorit a ke sledování jejich provádění. Členské státy vytvářejí své vlastní vnitrostátní víceleté investiční strategie, které tyto reformní priority podporují. Tyto strategie by se měly předkládat společně s ročními národními programy reforem jako způsob, jak navrhnout a koordinovat prioritní investiční projekty, které mají být podpořeny z vnitrostátních zdrojů a/nebo z prostředků Unie. Měly by rovněž sloužit k tomu, aby se finanční prostředky Unie využívaly soudržně a maximalizovala se přidaná hodnota finanční podpory zejména z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti, Evropské funkce investiční stabilizace, fondu InvestEU a případně Nástroje pro propojení Evropy. V náležitých případech by se finanční podpora měla použít rovněž tak, aby byla v souladu s plány Unie a členských států v oblasti energetiky a klimatu.
- (36) Horizontální finanční pravidla přijatá Evropským parlamentem a Radou na základě článku 322 Smlouvy o fungování Evropské unie se vztahují na toto nařízení. Tato pravidla jsou stanovena ve finančním nařízení a upravují zejména postupy pro sestavování a plnění rozpočtu prostřednictvím grantů, cen, zadávání veřejných zakázek, nepřímého plnění a umožňují kontroly odpovědnosti účastníků finančních operací. [Pravidla přijatá na základě článku 322 SFEU se týkají rovněž ochrany rozpočtu Unie v případě všeobecných nedostatků týkajících se dodržování zásad právního státu v členských státech, neboť jejich dodržování je základní podmínkou řádného finančního řízení a efektivního financování z prostředků Unie.]
- (37) Typy financování a metody provádění podle tohoto nařízení by se měly vybírat na základě toho, nakolik jsou schopny dosáhnout specifických cílů opatření a přinést výsledky, přičemž se přihlíží zejména k nákladům na kontrolní opatření, administrativní zátěži a očekávanému riziku nesouladu. V této souvislosti by se mělo zvážit použití jednorázových částek, paušálních sazeb a jednotkových nákladů, jakož i financování, které nesouvisí s náklady uvedenými v čl. 125 odst. 1 finančního nařízení.

- [(38) Třetí země, které jsou členy Evropského hospodářského prostoru (EHP), se mohou účastnit programů Unie v rámci spolupráce stanovené Dohodou o EHP, která stanoví provádění programů rozhodnutím podle této dohody. Třetí země se mohou rovněž účastnit na základě jiných právních nástrojů. Toto nařízení by mělo obsahovat zvláštní ustanovení za účelem udělení nezbytných práv a přístupu příslušné schvalující osobě, Evropskému úřadu pro boj proti podvodům (OLAF), jakož i Evropskému účetnímu dvoru, aby mohly komplexně vykonávat své příslušné pravomoci.]
- (39) Finanční nařízení stanoví pravidla pro udělování grantů. Aby se zohlednila specifická opatření, která program podporuje, a zajistilo jednotné provádění mezi odvětvími, na něž se program vztahuje, je třeba dále upřesnit kritéria způsobilosti a kritéria pro udělení grantu.

- (40) V souladu s finančním nařízením, nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013¹⁹, nařízením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95²⁰, nařízením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96²¹ a nařízením Rady (EU) 2017/193²² mají být finanční zájmy Unie chráněny prostřednictvím přiměřených opatření, včetně prevence, odhalování, nápravy a vyšetřování nesrovnalostí a podvodů, zpětného získávání ztracených, neoprávněně vyplacených či nesprávně použitých finančních prostředků a případného ukládání správních sankcí. Zejména může Evropský úřad pro boj proti podvodům (OLAF) provádět v souladu s nařízením (EU, Euratom) č. 883/2013 a nařízením (Euratom, ES) č. 2185/96 správní vyšetřování, včetně kontrol a inspekcí na místě, aby zjistil, zda nedošlo k podvodu, korupci nebo jinému protiprávnímu jednání poškozujícímu finanční zájmy Unie. V souladu s nařízením (EU) 2017/1939 může Úřad evropského veřejného žalobce vyšetřovat a stíhat podvody a jiné trestné činy poškozující finanční zájmy Unie, jak je stanoveno ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1371²³. V souladu s finančním nařízením musí všechny osoby nebo subjekty, které přijímají finanční prostředky Unie, plně spolupracovat při ochraně finančních zájmů Unie, udělit Komisi, úřadu OLAF, Úřadu evropského veřejného žalobce a Evropskému účetnímu dvoru nezbytná práva a potřebný přístup a zajistit, aby třetí osoby podílející se na vynakládání finančních prostředků Unie udělily rovnocenná práva.

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013 ze dne 11. září 2013 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 a nařízení Rady (Euratom) č. 1074/1999 (Úř. věst. L 248, 18.9.2013, s. 1).

²⁰ Nařízení Rady (ES, Euratom) č. 2988/95 ze dne 18. prosince 1995 o ochraně finančních zájmů Evropských společenství (Úř. věst. L 312, 23.12.1995, s. 1).

²¹ Nařízení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ze dne 11. listopadu 1996 o kontrolách a inspekcích na místě prováděných Komisí za účelem ochrany finančních zájmů Evropských společenství proti podvodům a jiným nesrovnalostem (Úř. věst. L 292, 15.11.1996, s. 2).

²² Nařízení Rady (EU) 2017/1939 ze dne 12. října 2017, kterým se provádí posílená spolupráce za účelem zřízení Úřadu evropského veřejného žalobce (Úř. věst. L 283, 31.10.2017, s. 1).

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1371 ze dne 5. července 2017 o boji vedeném trestněprávní cestou proti podvodům poškozujícím finanční zájmy Unie (Úř. věst. L 198, 28.7.2017, s. 29).

- (41) Podle [odkaz bude odpovídajícím způsobem aktualizován v souladu s novým rozhodnutím o ZZÚ: článek 94 rozhodnutí Rady 2013/755/EU²⁴] jsou osoby a subjekty usazené v zámořských zemích a územích způsobilé k získání finančních prostředků s výhradou pravidel a cílů programu a případných režimů použitelných na členský stát, s nímž je příslušná zámořská země nebo území spojeno.
- (42) Unie by měla usilovat o soudržnost a synergie se svými programy v oblasti vnějších politik, včetně předvstupní pomoci v návaznosti na závazky přijaté v souvislosti se sdělením „Přesvědčivá perspektiva rozšíření pro západní Balkán a větší angažovanost EU v tomto regionu“²⁵.
- (43) Pokud se do opatření přispívajících k projektům společného zájmu nebo do přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů zapojí třetí země nebo subjekty usazené ve třetích zemích, měla by být finanční pomoc poskytnuta pouze v případě, že je nezbytná k dosažení cílů těchto projektů. Pokud jde o část týkající se přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, měla by spolupráce mezi jedním či více členskými státy a třetí zemí (včetně Energetického společenství) splňovat podmínky stanovené v článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/XXX [směrnice o obnovitelných zdrojích energie] ohledně nezbytnosti fyzického propojení s EU.
- (44) Podle odstavců 22 a 23 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016²⁶ je třeba program hodnotit na základě informací shromážděných prostřednictvím zvláštních monitorovacích požadavků, zároveň však zamezit nadměrné regulaci a administrativní zátěži, zejména pro členské státy. Komise by měla k posouzení účelnosti a účinnosti financování a jeho vlivu na celkové cíle programu provést hodnocení a jeho výsledky sdělit Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.

²⁴ Úř. věst. L 344, 19.12.2013, s. 1.

²⁵ Dokument COM(2018) 65.

²⁶ Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016; Úř. věst. L 123, 12.5.2016, p. 1–14.

- (45) Měla by být zavedena přiměřená opatření pro monitorování a vykazování, aby se mohl vykazovat pokrok programu směrem k dosažení obecných a konkrétních cílů stanovených v tomto nařízení. Tento systém vykazování výkonnosti zajistí, aby se údaje pro monitorování provádění programu a jeho výsledků shromažďovaly účinně, efektivně a včas. Ke shromáždění příslušných údajů o programu je nezbytné uložit příjemcům finančních prostředků Unie přiměřené požadavky na podávání zpráv.
- (46) K zajištění jednotných podmínek pro provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o přijímání pracovních programů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁷.
- (47) Aby bylo možné v případě potřeby upravit ukazatele používané k monitorování programu, orientační procentní podíly rozpočtových prostředků přidělené každému specifickému cíli v odvětví dopravy a definice koridorů hlavní dopravní sítě, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny částí I, II a III přílohy tohoto nařízení. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty ve stejnou dobu jako odborníci z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (48) Nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 by měla být z důvodu přehlednosti zrušena. Avšak účinky článku 29 nařízení (EU) č. 1316/2013, kterým se mění příloha nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010²⁸, pokud jde o seznam koridorů pro nákladní dopravu, by měly být zachovány.
- (49) Aby bylo možné včas přijmout prováděcí akty podle tohoto nařízení, je nezbytné, aby vstoupilo v platnost ihned po vyhlášení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení zřizuje Nástroj pro propojení Evropy („program“).

Stanoví cíle programu, rozpočet na období 2021–2027, formy financování z prostředků Unie a pravidla pro poskytování tohoto financování.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- a) „opatřením“ se rozumí jakákoli činnost, která byla uznána za finančně a technicky nezávislou, má stanovený časový rámec a je nezbytná pro realizaci projektu;
- b) „alternativními palivy“ se rozumí alternativní paliva definovaná v čl. 2 odst. 1 směrnice 2014/94/EU;
- c) [...]
- d) „operací kombinování zdrojů“ se rozumí opatření podporovaná z rozpočtu EU, včetně opatření v rámci nástrojů kombinujících zdroje financování podle čl. [2 odst. 6] nařízení (EU, Euratom) 2018/XXX (dále jen „finanční nařízení“), která kombinují nevratné formy podpory a/nebo finanční nástroje z rozpočtu EU s vratnými formami podpory od rozvojových či jiných veřejných finančních institucí, jakož i od komerčních finančních institucí a investorů.

- e) „globální síť“ se rozumí dopravní infrastruktura vymezená podle kapitoly II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- f) „hlavní síť“ se rozumí dopravní infrastruktura vymezená podle kapitoly III nařízení (EU) č. 1315/2013;
- g) „koridory hlavní sítě“ se rozumí nástroj usnadňující koordinovanou realizaci hlavní sítě uvedené v kapitole IV nařízení (EU) č. 1315/2013; seznam těchto koridorů je obsažen v části III přílohy tohoto nařízení;
- ga) „přeshraničním spojením“ v odvětví dopravy se rozumí projekt společného zájmu, který zajišťuje kontinuitu sítě TEN-T mezi dvěma členskými státy nebo mezi členským státem a sousední zemí;
- gb) „chybějícím spojením“ v odvětví dopravy se rozumí chybějící součást infrastruktury sítě TEN-T, která narušuje kontinuitu sítě TEN-T a vyžaduje investice do součásti infrastruktury;
- gc) „infrastrukturou dvojího užití“ se rozumí infrastruktura dopravní sítě, která slouží potřebám obranné i civilní komunity;
- h) „přeshraničním projektem v oblasti energie z obnovitelných zdrojů“ se rozumí projekt zařazený nebo k zařazení způsobilý podle dohody o spolupráci nebo jakéhokoli jiného druhu ujednání mezi alespoň dvěma členskými státy nebo ujednání mezi alespoň jedním členským státem a třetí zemí nebo třetími zeměmi ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/XXX²⁹ [směrnice o obnovitelných zdrojích energie] při plánování nebo zavádění energie z obnovitelných zdrojů v souladu s kritérii stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení;
- i) „infrastrukturou pro digitální konektivitu“ se rozumí síť s velmi vysokou kapacitou, systémy sítě 5G, místní vysoce kvalitní bezdrátové připojení, páteřní síť a operační digitální platformy přímo související s dopravní a energetickou infrastrukturou;

²⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/XXX ze dne ... o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. C, , s.).

- j) „systémy sítě 5G“ se rozumí soubor prvků digitální infrastruktury založený na celosvětově dohodnutých standardech pro mobilní a bezdrátovou komunikační technologii používaný pro připojení a služby s přidanou hodnotou s vyspělými výkonnostními charakteristikami, jako jsou velmi vysoké rychlosti přenosu dat, komunikace s nízkým zpožděním, mimořádně vysoká spolehlivost nebo podpora vysokého počtu připojených zařízení;
- k) „koridorem 5G“ se rozumí dopravní cesta, silnice, železnice nebo vnitrozemská vodní cesta, plně pokrytá infrastrukturou pro digitální konektivitu a zejména systémy 5G, umožňující nepřetržité poskytování synergických digitálních služeb, jako je propojená a automatizovaná mobilita nebo podobné služby inteligentní mobility pro železnice;
- l) „operačními digitálními platformami přímo souvisejícími s dopravní a energetickou infrastrukturou“ se rozumí fyzické a virtuální zdroje informačních a komunikačních technologií (IKT), fungující na komunikační infrastruktuře, která podporuje tok, uchovávání, zpracování a analýzu údajů dopravní a/nebo energetické infrastruktury;
- m) „projektem společného zájmu“ se rozumí projekt vymezený v nařízení (EU) č. 1315/2013, nařízení (EU) č. 347/2013 nebo v článku 8 tohoto nařízení;
- n) „studiemi“ se rozumí činnosti potřebné pro přípravu realizace projektu, například přípravné studie, mapování, studie proveditelnosti, hodnotící, ověřovací a validační studie, a to i ve formě softwaru, a jiná technická podpůrná opatření, včetně opatření předcházejících úplnému definování a vypracování projektu a rozhodnutí o jeho financování, jako jsou obhlídky příslušných areálů a příprava finančního balíčku;
- o) „socioekonomickými aktéry“ se rozumí subjekty, které svým zaměřením, podstatou nebo umístěním mohou přímo nebo nepřímo vytvářet významné socioekonomické přínosy pro občany, podniky a místní komunity nacházející se v jejich okolí;
- p) „třetí zemí“ se rozumí země, která není členem Evropské unie;
- q) „sítěmi s velmi vysokou kapacitou“ se rozumí sítě s velmi vysokou kapacitou definované v článku [2 odst. 2] směrnice (EU) 2018/XXX [evropský kodex pro elektronické komunikace];

- r) „pracemi“ se rozumí nákup, dodávka a zavedení součástí, systémů a služeb včetně softwaru, provádění rozvojových, stavebních a instalačních činností v souvislosti s projektem, přejímka zařízení a zahájení projektu.

Článek 3

Cíle

1. Obecným cílem programu je rozvinout, modernizovat a dokončit transevropské sítě v oblasti dopravy, energetiky a digitálních technologií a usnadnit přeshraniční spolupráci v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, a to s přihlédnutím k dlouhodobým závazkům v oblasti dekarbonizace, územní soudržnosti a integraci vnitřního trhu a s důrazem na součinnost mezi odvětvími.
2. Program má tyto specifické cíle:
 - a) v odvětví dopravy:
 - i) v souladu s cíli nařízení (EU) č. 1315/2013 přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se účinných, vzájemně propojených a multimodálních sítí a infrastruktury pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu;
 - ii) přispívat k rozvoji dopravní infrastruktury k civilně-vojenskému dvojímu užití v zájmu zlepšení vojenské mobility v rámci EU a mimo ni;
 - b) v odvětví energetiky přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se další integrace vnitřního trhu s energií, interoperability sítí napříč hranicemi a odvětvími, usnadnění dekarbonizace a zajištění bezpečnosti dodávek a usnadnění přeshraniční spolupráce v oblasti energie z obnovitelných zdrojů;

- c) v digitálním odvětví přispívat k zavádění digitálních sítí s velmi vysokou kapacitou a systémů 5G, ke zvýšení odolnosti a kapacity digitálních páteřních sítí, jakož i k digitalizaci dopravních a energetických sítí.

Článek 4

Rozpočet

1. Finanční krytí pro provádění programu na období 2021–2027 je stanoveno na [42 265 493 000 EUR v běžných cenách].
2. Rozdělení této částky bude následující:
 - a) [30 615 493 000 EUR] na specifické cíle uvedené v čl. 3 odst. 2 písm. a), z toho:
 - i) [12 830 000 000 EUR] z prostředků na evropské strategické investice;
 - ii) [11 285 493 000 EUR] [převedených z Fondu soudržnosti k vynaložení v souladu s tímto nařízením výhradně v členských státech, jež jsou způsobilé k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti];
 - iii) [6 500 000 000 EUR] z prostředků na obranu pro účely specifického cíle uvedeného v čl. 3 odst. 2 písm. a) bodě ii);
 - b) [8 650 000 000 EUR] pro účely specifického cíle uvedeného v čl. 3 odst. 2 písm. b), z čehož až 15 % na přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů;
 - c) [3 000 000 000 EUR] na specifické cíle uvedené v čl. 3 odst. 2 písm. c).
3. Komise se neodchýlí od částky uvedené v pododstavci 2 písm. a) bodě ii).

4. Až 1 % z částky uvedené v odstavci 1 lze použít na technickou a správní pomoc určenou k provádění programu a na pokyny pro jednotlivá odvětví, jako jsou přípravné, monitorovací, kontrolní, auditní a hodnotící činnosti, včetně systémů informačních technologií na úrovni organizace. Tuto částku lze rovněž použít k financování doprovodných opatření na podporu přípravy projektů.
5. Rozpočtové závazky na opatření trvající déle než jeden rozpočtový rok mohou být rozděleny na roční splátky v průběhu několika let.
6. Aniž je dotčeno finanční nařízení, mohou být výdaje na opatření z projektů zařazených do prvního pracovního programu způsobilé od 1. ledna 2021.
7. [Částka převedená z Fondu soudržnosti se provádí v souladu s tímto nařízením, s výhradou odstavce 8 a aniž je dotčen čl. 14 odst. 2 písm. b).]
8. [Pokud jde o částky převedené z Fondu soudržnosti, 30 % těchto částek se okamžitě zpřístupní všem členským státům, které jsou způsobilé k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti, na financování projektů dopravní infrastruktury v souladu s tímto nařízením, přičemž přednost mají přeshraniční a chybějící spojení. Do 31. prosince 2023 se výběr projektů způsobilých pro financování provádí při respektování výše prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti s ohledem na 70 % převedených zdrojů. Od 1. ledna 2024 se zdroje převedené do programu, které nebyly přiděleny na projekt dopravní infrastruktury, dají k dispozici všem členským státům způsobilým k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti za účelem financování projektů dopravní infrastruktury v souladu s tímto nařízením.]
- 8a. Částka převedená z Fondu soudržnosti nesmí být využita k financování meziodvětvových pracovních programů a operací kombinování zdrojů.

9. Do programu mohou být na žádost členských států převedeny zdroje, jež jim byly přiděleny v rámci sdíleného řízení. Komise tyto zdroje vynakládá přímo v souladu s [čl. 62 odst. 1 písm. a)] finančního nařízení, nebo nepřímo v souladu s písmenem c) uvedeného článku. Tyto zdroje se použijí ve prospěch dotčeného členského státu.

[Článek 5

Třetí země přidružené k programu

1. Program je otevřen těmto třetím zemím:
- a) členové Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), kteří jsou členy Evropského hospodářského prostoru (EHP), v souladu s podmínkami stanovenými v Dohodě o EHP;
 - b) přístupující země, kandidáti a potenciální kandidáti v souladu s obecnými zásadami a obecnými podmínkami pro jejich účast v programech Unie stanovených v příslušných rámcových dohodách a rozhodnutích Rady přidružení nebo obdobných dohodách a v souladu se zvláštními podmínkami stanovenými v dohodách mezi Unií a nimi;
 - c) země, na něž se vztahuje evropská politika sousedství, v souladu s obecnými zásadami a obecnými podmínkami pro účast těchto zemí v programech Unie stanovených v příslušných rámcových dohodách a rozhodnutích Rady přidružení nebo obdobných dohodách a v souladu se zvláštními podmínkami stanovenými v dohodách mezi Unií a těmito zeměmi;
 - d) jiné třetí země, v souladu s podmínkami stanovenými ve zvláštní dohodě o účasti třetí země v kterémkoli programu Unie, za předpokladu, že:

- zajišťuje spravedlivou rovnováhu mezi příspěvky a výhodami účasti třetí země, která se účastní programů Unie;
- stanoví podmínky účasti v programech, včetně výpočtu finančních příspěvků na jednotlivé programy a jejich administrativní náklady. Tyto příspěvky představují účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení.
- neposkytuje třetí zemi ohledně daného programu rozhodovací pravomoc;
- zaručuje právo Unie zajistit řádné finanční řízení a chránit její finanční zájmy.

2. Aniž je dotčen článek 8 nařízení (EU) č. 1315/2013, třetí země uvedené v odstavci 1 a subjekty v těchto zemích usazené nesmí přijímat finanční pomoc podle tohoto nařízení, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné pro dosažení cílů daného projektu společného zájmu a podle podmínek stanovených v pracovních programech uvedených v článku 19.]

Článek 6

Provádění a formy financování z prostředků EU

1. Program bude prováděn v rámci přímého řízení v souladu s finančním nařízením nebo v rámci nepřímého řízení subjekty uvedenými v čl. [62 odst. 1 písm. c)] finančního nařízení.
2. Program může poskytovat příspěvky Unie jednou z forem stanovených ve finančním nařízení, zejména formou grantů a zadávání veřejných zakázek. Může přispívat na operace kombinování zdrojů v souladu s nařízením o fondu InvestEU a hlavou X finančního nařízení. Příspěvek Unie na operace kombinování zdrojů nepřekročí 10 % rozpočtové částky uvedené v čl. 4 odst. 1 s výjimkou částky převedené z Fondu soudržnosti.

3. Komise může delegovat pravomoc provádět část programu výkonným agenturám v souladu s článkem [69] finančního nařízení s ohledem na optimální řízení a požadavky efektivit programu v dopravě, energetice a digitálním odvětví.
4. Příspěvky do vzájemného pojišťovacího mechanismu mohou pokrývat rizika spojená se zpětným získáváním prostředků dlužných příjemci a lze je považovat za dostatečnou záruku podle finančního nařízení. Použijí se ustanovení stanovená v [článku X] nařízení XXX [nástupce nařízení o záručním fondu].

Článek 7

Přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů

1. Přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů jsou upraveny dohodou o spolupráci nebo jiným typem ujednání mezi členskými státy nebo ujednání mezi členskými státy a třetími zeměmi, jak stanoví směrnice (EU) 2018/XXX [směrnice o obnovitelných zdrojích energie]. Tyto projekty se určí v souladu s kritérii a postupy stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení.
2. Komise do 31. prosince 2019 přijme akt v přenesené pravomoci v souladu s čl. 23 písm. d) tohoto nařízení, aby dále upřesnila výběrová kritéria a podrobně stanovila náležitosti procesu výběru projektů, a zveřejní metodiky pro hodnocení příspěvku projektů k obecným kritériím a pro posouzení celkových nákladů a přínosů uvedených v části IV přílohy.
3. Studie zaměřené na rozvoj a identifikaci přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů budou způsobilé k čerpání finančních prostředků podle tohoto nařízení.

4. Přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů jsou způsobilé k získání financování Unie na práce, splňují-li tato dodatečná kritéria:
- a) analýza nákladů a přínosů konkrétního projektu podle bodu 3 části IV přílohy poskytuje důkazy o významných úsporách nákladů a/nebo existenci přínosů z hlediska integrace systémů, bezpečnosti dodávek energie nebo inovací a
 - b) žadatel prokáže, že projekt by se v případě neposkytnutí grantu neuskutečnil, nebo by nebyl komerčně životaschopný. Tato analýza zohlední veškeré výnosy vyplývající z podpůrných programů.
5. Výše grantu na práce musí být úměrná úsporám nákladů a/nebo přínosům uvedeným v části IV bodě 2 písm. b) přílohy a nesmí překročit částku potřebnou k tomu, aby se projekt realizoval nebo se stal komerčně životaschopným.
6. Při usnadňování přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů se v programu stanoví možnost koordinovaného financování s podpůrným rámcem pro zavádění energie z obnovitelných zdrojů podle čl. 3 odst. 5 [směrnice 2018/XXXX o obnovitelných zdrojích energie] a mechanismem Unie pro financování energie z obnovitelných zdrojů podle článku 33 [nařízení (EU) 2018/XXXX o správě energetické unie]. Částku podle v čl. 4 odst. 2 písm. b) přidělenou na cíle v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, a zejména finanční prostředky dostupné pro tento účel, je možné použít na spolufinancování mechanismu Unie pro financování energie z obnovitelných zdrojů zřízeného podle [nařízení (EU) 2018/XXXX o správě energetické unie]. Zvláštní pravidla pro spolufinancování mezi částí týkající se přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů v rámci Nástroje pro propojení Evropy a mechanismem Unie pro financování energie z obnovitelných zdrojů podle článku 33 nařízení [o správě] se stanoví v prováděcím aktu o mechanismu pro financování obnovitelných zdrojů a včas před vstupem nařízení o Nástroje pro propojení Evropy v platnost.

Článek 8

Projekty společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu

1. Projekty společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu přispívají k specifickému cíli stanovenému v čl. 3 odst. 2 písm. c).
2. Studie zaměřené na rozvoj a identifikaci projektů společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu budou způsobilé čerpat finanční prostředky podle tohoto nařízení.
3. Aniž jsou dotčena kritéria pro udělení grantu stanovená v článku 13, stanoví se priorita pro financování s přihlédnutím k těmto kritériím:
 - a) upřednostní se opatření přispívající k zavádění a zpřístupňování sítí s velmi vysokou kapacitou a systémů 5G, které jsou schopny poskytnout gigabitové připojení v oblastech, kde se nacházejí socioekonomičtí aktéři, a to s přihlédnutím k jejich potřebám v oblasti konektivity a vzniklé další oblasti pokrytí, v souladu s částí V přílohy. Samostatné zavádění příslušných sítí pro socioekonomické aktéry lze podpořit, pokud to není ekonomicky nepřiměřené či fyzicky neproveditelné.
 - b) opatření přispívající k poskytování velmi kvalitního místního bezdrátového připojení v místních komunitách v souladu s částí V přílohy;
 - c) u opatření přispívajících k zavádění systémů 5G je prioritou zavádění koridorů 5G, včetně koridorů v rámci transevropských dopravních sítí, a to v rámci progresivního přístupu s přihlédnutím k socioekonomické relevantnosti ve vztahu k jakýmkoli v současnosti nainstalovaným technologickým řešením. Rovněž se zohlední míra, do jaké opatření přispívá k zajištění pokrytí podél velkých dopravních cest, aby se umožnilo nepřerušované poskytování synergických digitálních služeb. Orientační seznam projektů, které by mohly využít podpory, je obsažen v části V přílohy;

- d) projekty zaměřené na zavádění nebo posílení přeshraničních páteřních sítí mezi Unií a třetími zeměmi a upevňující vazby mezi sítěmi elektronických komunikací na území Unie, včetně podmořských kabelů, mají přednost podle toho, nakolik výrazný je jejich příspěvek ke zvýšení výkonnosti, odolnosti a kapacity těchto sítí elektronických komunikací;
- e) [...]
- f) u projektů zavádějících operační digitální platformy je třeba upřednostnit opatření založená na nejmodernějších technologiích s přihlédnutím k aspektům, jako je interoperabilita, kybernetická bezpečnost, ochrana údajů a opakované použití údajů;
- g) míra, do níž je zvolená technologie pro konkrétní projekt nejvhodnější, a současně nabízí nejlepší možnou rovnováhu mezi nejvyspělejšími technologiemi z hlediska kapacity toku údajů, bezpečnosti přenosu, odolnosti sítě a nákladové efektivnosti;

KAPITOLA II

ZPŮSOBILOST

Článek 9

Způsobilé akce

1. Pro financování jsou způsobilá pouze opatření přispívající ke splnění cílů uvedených v článku 3. K těmto opatřením mohou patřit studie, práce a další doprovodná opatření nezbytná pro řízení a provádění programu a hlavních směrů pro konkrétní odvětví.
2. V odvětví dopravy jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:
 - a) opatření týkající se účinných, propojených a multimodálních sítí v zájmu rozvoje železniční, silniční a námořní infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest:
 - i) opatření provádějící hlavní síť v souladu s kapitolou III nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se přeshraničních a chybějících spojení, jako jsou spojení uvedená v části III přílohy tohoto nařízení, jakož i městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy hlavní sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013. K opatřením provádějícím hlavní síť mohou patřit prvky nacházející se v globální síti, pokud je nutno optimalizovat investici a podle způsobů provedení uvedených v pracovním programu uvedeném v článku 19 tohoto nařízení;

- ii) opatření týkající se přeshraničních spojení globální sítě v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, jako jsou spojení uvedená v části III přílohy tohoto nařízení, a opatření týkající se součástí globální sítě nacházejících se v členských státech, které nemají pozemní hranici s jiným členským státem, a dále opatření týkající se studií zaměřených na rozvoj globální sítě;
 - iii) opatření provádějící úseky globální sítě nacházející se v nejvzdálenějších regionech v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se příslušných městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy globální sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;
 - iv) opatření na podporu projektů společného zájmu s cílem propojit transevropskou síť se sítěmi infrastruktury sousedních zemí definovaných v čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) č. 1315/2013.
 - v) opatření týkající se námořních a vnitrozemských přístavů globální sítě v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013.
- b) opatření pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu:
- i) opatření na podporu mořských dálnic podle článku 21 nařízení (EU) č. 1315/2013;
 - ii) opatření na podporu systémů telematických aplikací v souladu s článkem 31 nařízení (EU) č. 1315/2013 pro příslušné způsoby dopravy, mimo jiné zejména:
 - pro železnici: evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS);
 - pro vnitrozemské vodní cesty: řízení informační služby (RIS);
 - pro silniční dopravu: inteligentní dopravní systémy (ITS);
 - pro námořní dopravu: VTMISS a služby e-Maritime, včetně služeb jednotného portálu, jako je jednotný námořní portál, přístavních systémů a příslušných celních informačních systémů;

- pro leteckou dopravu: systémy uspořádání letového provozu, zejména ty, které vyplývají ze systému SESAR;
- iii) opatření na podporu udržitelných služeb nákladní dopravy v souladu s článkem 32 nařízení (EU) č. 1315/2013 a opatření ke snížení hluchnosti železniční nákladní dopravy u jejího zdroje, a to i modernizací stávajících kolejových vozidel;
- iv) opatření na podporu nových technologií a inovací, včetně automatizace, zlepšených dopravních služeb, modální integrace a infrastruktury pro alternativní pohonné hmoty v souladu s článkem 33 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- v) opatření pro odstranění překážek v interoperabilitě, zejména při poskytování koridorového/síťového účinku, v souladu s čl. 3 písm. o) nařízení (EU) č. 1315/2013;
- vi) opatření provádějící bezpečnou a chráněnou infrastrukturu a mobilitu, včetně silniční bezpečnosti, v souladu s článkem 34 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- vii) opatření pro zlepšení odolnosti dopravní infrastruktury, a to i vůči změně klimatu a přírodním katastrofám;
- viii) opatření pro zlepšení dostupnosti dopravní infrastruktury pro všechny uživatele v souladu s článkem 37 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- ix) opatření přizpůsobující dopravní infrastrukturu pro účely bezpečnosti a hraničních kontrol.

- c) Podle konkrétního cíle uvedeného v čl. 3 odst. 2 písm. a) bodě ii): opatření nebo zvláštní činnosti v jejich rámci na podporu rozvoje dopravní infrastruktury k civilně-vojenskému dvojímu užití.

3. V odvětví energetiky jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:

- a) opatření týkající se projektů společného zájmu stanovených v článku 14 nařízení (EU) č. 347/2013;
- b) opatření na podporu přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie, včetně inovativních řešení i skladování obnovitelné energie a jejich koncepce, jak jsou vymezeny v části IV přílohy tohoto nařízení, jsou-li splněny podmínky stanovené v článku 7 tohoto nařízení.

4. V digitálním odvětví jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:

- a) opatření podporující zavádění a zpřístupňování sítí s velmi vysokou kapacitou a systémů 5G schopných poskytnout gigabitové připojení v oblastech, kde se nacházejí socioekonomičtí aktéři;
- b) opatření podporující poskytování místního vysoce kvalitního bezdrátového připojení v místních komunitách, které je bezplatné a bez diskriminačních podmínek;
- c) opatření provádějící nepřerušené pokrytí systémy 5G všech hlavních dopravních cest, včetně transevropských dopravních sítí;
- d) opatření podporující zavádění páteřních sítí včetně podmořských kabelů, v členských státech a mezi nimi, jakož i mezi Unií a třetími zeměmi;
- e) [...]
- f) opatření provádějící požadavky na infrastrukturu pro digitální konektivitu ve vztahu k přeshraničním projektům v oblasti dopravy nebo energetiky a/nebo podporující operační digitální platformy přímo související s dopravní nebo energetickou infrastrukturou.

Orientační seznam způsobilých projektů z digitálního odvětví je uveden v části V přílohy.

Článek 10

Synergie

1. Opatření přispívající k dosažení jednoho nebo více cílů v nejméně dvou odvětvích, jak uvádí čl. 3 odst. 2 písm. a), b) a (c), jsou způsobilá obdržet finanční pomoc Unie podle tohoto nařízení. Tato opatření budou prováděna prostřednictvím konkrétních meziodvětvových pracovních programů, které se zabývají nejméně dvěma odvětvími, obsahují konkrétní kritéria pro udělení grantu a jsou financovány z rozpočtových příspěvků ze zapojených odvětví.
2. V každém odvětví dopravy, energetiky nebo digitálních technologií mohou opatření způsobilá podle článku 9 zahrnovat pomocné prvky, které se nemusí vztahovat ke způsobilým opatřením podle čl. 9 odst. 2, 3 nebo 4, pokud splňují všechny tyto požadavky:
 - a) náklady na tyto pomocné prvky nepřekračují 20 % celkových způsobilých nákladů opatření; a dále
 - b) tyto pomocné prvky se vztahují k dopravě, energetice nebo digitálnímu odvětví; a dále
 - c) tyto pomocné prvky umožňují výrazně zlepšit socioekonomické, klimatické nebo environmentální přínosy opatření.

Článek 11

Způsobilé subjekty

1. Kromě kritérií stanovených v článku 197 finančního nařízení se použijí kritéria způsobilosti stanovená v tomto článku.
2. Způsobilé jsou tyto subjekty:
 - a) právnické osoby usazené v některém členském státě;
 - b) právnické osoby usazené ve třetí zemi přidružené k programu nebo v zámořských zemích a územích;

- c) právnické osoby zřízené podle práva Unie a mezinárodní organizace, je-li tak stanoveno v pracovních programech.

3. Fyzické osoby nejsou způsobilé.
4. Právnické osoby usazené ve třetí zemi, jež k programu není přidružena, jsou výjimečně způsobilé k získání podpory v rámci programu, je-li to nezbytné k dosažení cílů daného projektu společného zájmu nebo přeshraničního projektu v oblasti obnovitelné energie.
5. Způsobilé jsou pouze návrhy předložené jedním nebo více členskými státy nebo se souhlasem dotčených členských států, mezinárodními organizacemi, společnými podniky nebo veřejnými či soukromými podniky nebo subjekty usazenými v členských státech. Členský stát může rozhodnout, že u konkrétního pracovního programu nebo u konkrétních kategorií žádostí je možné předkládat návrhy bez jeho souhlasu. V takovém případě se to na žádost dotčeného členského státu uvede v příslušném pracovním programu a v příslušné výzvě k podávání návrhů.

Článek 11a

Specifické požadavky na způsobilost týkající se podpory dopravní infrastruktury k civilně-vojenskému dvojímu užití

1. Na opatření týkající se dopravní infrastruktury k civilně-vojenskému dvojímu užití podle čl. 9 odst. 2 písm. c) se vztahují tyto další požadavky na způsobilost:
 - a) návrhy podává jeden nebo více členských států nebo se souhlasem dotčených členských států právní subjekty usazené v členských státech;
 - b) opatření se realizují na hlavní nebo globální síti TEN-T a odpovídají úsekům nebo uzlům identifikovaným členskými státy v přílohách k vojenským požadavkům na vojenskou mobilitu uvnitř i mimo EU, jak je přijala Rada dne 20. listopadu 2018³⁰, nebo v jakémkoli pozdějším dokumentu následně přijatém Radou za tímž účelem;

³⁰ Dokument ST 13674/18.

- c) opatření se mohou týkat modernizace stávajících součástí infrastruktury nebo výstavby nových součástí infrastruktury s cílem zlepšit vojenskou mobilitu v rámci sítě TEN-T se zohledněním požadavků na infrastrukturu vymezených v přílohách k vojenským požadavkům na vojenskou mobilitu uvnitř i mimo EU, technické a ekonomické proveditelnosti a relevance pro dvojí užití.
- d) aniž je dotčen článek 15, plné náklady na infrastrukturu k dvojímu užití jsou způsobilé pro podporu z částky vymezené v čl. 4 odst. 2 písm. a) bodě iii). Opatření ke splnění požadavku na úroveň infrastruktury, která jde nad rámec úrovně požadované pro účely dvojího užití, jsou způsobilá, avšak jejich náklady jsou způsobilé pouze do úrovně nákladů odpovídající úrovni požadavků nezbytných pro účely dvojího užití. Opatření týkající se infrastruktury využívané pouze k vojenským účelům nejsou způsobilá.
- e) opatření podle tohoto článku se financují pouze z částky v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. a) bodem iii).

2. Komise přijme prováděcí akt, v němž v případě potřeby upřesní požadavky na infrastrukturu vztahující se na určité kategorie opatření v oblasti infrastruktury dvojího užití.

KAPITOLA III

GRANTY

Článek 12

Granty

Granty v rámci programu se udělují a spravují v souladu s hlavou [VIII] finančního nařízení.

Článek 13

Kritéria pro udělení grantu

1. Transparentní kritéria pro udělení grantu jsou definována v pracovních programech uvedených v článku 19 a ve výzvách k podávání návrhů a v použitelném rozsahu zohledňují tyto prvky:
 - a) hospodářský, sociální a environmentální dopad (přínosy a náklady);
 - b) aspekty týkající se inovací, bezpečnosti, interoperability a přístupnosti;
 - c) přeshraniční rozměr;
 - d) synergie mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím;
 - e) připravenost opatření z hlediska vývoje projektu;
 - f) racionalitu navrhovaného prováděcího plánu;
 - g) katalytický účinek finanční pomoci Unie na investici;
 - h) nutnost překonat finanční překážky, jako je nedostatečná obchodní životaschopnost nebo nedostatek finančních prostředků tržního původu;

- i) soulad s unijními a vnitrostátními plány v oblasti energetiky a klimatu.
- 2. Posouzení návrhů na základě kritérií pro udělení grantu zohlední případně odolnost vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení zranitelnosti z hlediska klimatu a posouzení rizik, včetně příslušných adaptačních opatření.
- 3. Posouzení návrhů na základě kritérií pro udělení grantu zajistí, aby byla opatření podpořená z programu a zahrnující technologie navigace, určování polohy a času, případně, podle specifikací v pracovních programech, technicky slučitelná s programy EGNOS/Galileo a Copernicus.
- 4. V odvětví dopravy posouzení návrhů na základě kritérií pro udělení grantu v odstavci 1 případně zajistí, aby navrhovaná opatření byla v souladu s pracovními plány koridoru a prováděcími akty podle článku 47 nařízení (EU) č. 1315/2013 a zohledňovala poradní stanovisko odpovědného evropského koordinátora podle čl. 45 odst. 8 uvedeného nařízení.
- 5. Pokud jde o opatření týkající se přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie, kritéria pro udělení grantu definovaná v pracovních programech a výzvách k podávání návrhů zohlední podmínky uvedené v čl. 7 odst. 4.
- 6. Pokud jde o opatření týkající se projektů společného zájmu v oblasti digitálního připojení, kritéria pro udělení grantu definovaná v pracovních programech a výzvách k podávání návrhů zohlední podmínky uvedené čl. 8 odst. 3.

Článek 14

Míry spolufinancování

- 1. U studií nepřekročí částka finanční pomoci Unie 50 % celkových způsobilých nákladů. V případě studií financovaných z prostředků převedených z Fondu soudržnosti jsou maximálními mírami spolufinancování míry platné pro Fond soudržnosti, jak je uvedeno v odst. 2 písm. b).

2. U prací v odvětví dopravy se použijí následující maximální míry spolufinancování:
- a) u prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. a) bodě i) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 30 % celkových způsobilých nákladů. Míry spolufinancování lze zvýšit až na 50 % u opatření, která souvisejí s přeshraničními spojeními za podmínek uvedených v písmeni c) tohoto odstavce, u opatření na podporu systémů telematických aplikací, u opatření na podporu nových technologií a inovací, opatření na zlepšení infrastruktury pro účely bezpečnosti, zabezpečení a hraniční kontroly v souladu s příslušnými právními předpisy Unie a u opatření realizovaných v nejvzdálenějších regionech;
 - aa) u prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. a) bodě ii) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 50 % celkových způsobilých nákladů. Míry spolufinancování lze zvýšit až na 85 %, pokud jsou nezbytné zdroje převedeny do programu podle čl. 4 odst. 9.
 - b) v případě částek převedených z Fondu soudržnosti jsou maximálními mírami spolufinancování míry platné pro Fond soudržnosti, jak je uvedeno v nařízení (EU) XXX [CPR]. Tyto míry spolufinancování lze zvýšit až na 85 % u opatření týkajících se přeshraničních spojení podle podmínek uvedených v bodě c) tohoto odstavce a u opatření týkajících se chybějících spojení;
 - c) v případě opatření týkajících se přeshraničních spojení se zvýšené maximální sazby spolufinancování uvedené v písmenech a) a b) mohou vztahovat pouze na opatření, jejichž plánování a provádění vykazuje vysoký stupeň integrace pro účely kritéria pro udělení grantu uvedeného v čl. 13 odst. 1 písm. c), například prostřednictvím zřízení jediné projektové společnosti, společné řídicí struktury, dvoustranného právního rámce nebo prováděcího aktu podle článku 47 nařízení (EU) č. 1315/2013.

3. U prací v odvětví energetiky se použijí následující maximální míry spolufinancování:
- a) u prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. c) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 50 % celkových způsobilých nákladů;
 - b) míry spolufinancování lze zvýšit až na 75 % u opatření přispívajících k rozvoji projektů společného zájmu, která na základě důkazů uvedených v čl. 14 odst. 2 nařízení (EU) č. 347/2013 zajišťují vysoký stupeň regionální nebo celounijní bezpečnosti dodávek, upevňují solidaritu Unie nebo zahrnují vysoce inovativní řešení.
4. U prací v digitálním odvětví se použijí následující maximální míry spolufinancování: u prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. c) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 30 % celkových způsobilých nákladů. Míry spolufinancování lze zvýšit až na 50 % u opatření s výrazným přeshraničním rozměrem, jako je nepřerušené pokrytí systémy 5G podél hlavních dopravních tras nebo zavádění páteřních sítí mezi členskými státy a mezi Unií a třetími zeměmi, a až na 75 % u opatření, kterými se provádí gigabitové připojení socioekonomických aktérů. Opatření v oblasti poskytování bezplatného místního bezdrátového připojení v místních komunitách, jsou-li realizována prostřednictvím grantů nízké hodnoty, mohou být financována z finanční pomoci Unie až do 100 % způsobilých nákladů, aniž je tím dotčena zásada spolufinancování.
5. Maximální míra spolufinancování platná pro opatření vybraná na základě meziodvětvových pracovních programů uvedených v článku 10 bude nejvyšší maximální míra spolufinancování platná pro příslušná odvětví.

Článek 15

Způsobilé náklady

Kromě kritérií stanovených v článku [186] finančního nařízení se použijí tato kritéria způsobilosti nákladů:

- a) způsobilé mohou být pouze výdaje vzniklé v členských státech, s výjimkou případů, kdy projekt společného zájmu nebo přeshraniční projekt v oblasti obnovitelné energie zahrnuje i území jedné nebo více třetích zemí uvedených v článku 5 a čl. 11 odst. 4 tohoto nařízení nebo mezinárodní vody a kdy je opatření nezbytně nutné k dosažení cílů dotčeného projektu;
- b) náklady na vybavení, zařízení a infrastrukturu, se kterými příjemce nakládá jako s kapitálovými výdaji, mohou být způsobilé až v plné výši;
- c) výdaje související s nákupem pozemků se za způsobilé náklady nepovažují, s výjimkou finančních prostředků převedených z Fondu soudržnosti v odvětví dopravy v souladu s článkem 58 nařízení (EU) XXX o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu plus, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a finančních pravidlech pro ně a pro Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro správu hranic a víza;
- d) způsobilé náklady nezahrnují daň z přidané hodnoty („DPH“).

Článek 16

Kombinace grantů s jinými zdroji financování

1. Granty lze použít ke kombinaci s financováním od Evropské investiční banky nebo národních podpůrných bank či jiných rozvojových a veřejných finančních institucí a rovněž od finančních institucí v soukromém sektoru a soukromých investorů, včetně partnerství veřejného a soukromého sektoru.
2. Použití grantů uvedených v odstavci 1 lze provést prostřednictvím zvláštních výzev k podávání návrhů.

Článek 17

Snížení výše grantu nebo jeho ukončení

1. Kromě důvodů uvedených v [čl. 131 odst. 4] finančního nařízení může být výše grantu snížena z těchto důvodů:
 - a) opatření nebylo zahájeno do jednoho roku (v případě studií) nebo do dvou let (v případě prací) ode dne zahájení uvedeného v dohodě o grantu;
 - b) na základě přezkumu pokroku dosaženého při provádění opatření bylo zjištěno, že v tomto provádění došlo k tak významným prodlevám, že cílů opatření pravděpodobně nebude dosaženo.
2. Dohoda o grantu může být změněna nebo ukončena na základě důvodů uvedených v odstavci 1.
3. Před přijetím jakéhokoli rozhodnutí ohledně snížení výše grantu nebo jeho ukončení se případ komplexně přezkoumá a dotčeným příjemcům se poskytne možnost, aby v přiměřené lhůtě předložili své připomínky.

Článek 18

Kumulativní, doplňkové a kombinované financování

1. Na opatření, na něž byl získán příspěvek z programu, lze získat příspěvek rovněž z jiného programu Unie, včetně fondů v režimu sdíleného řízení, pokud tyto příspěvky nepokrývají tytéž náklady. Na příspěvek každého programu Unie k opatření se vztahují pravidla daného programu. Kumulativní financování nepřekročí celkové způsobilé náklady na opatření a podpora z jednotlivých programů Unie může být vypočtena na poměrném základě v souladu s dokumenty, v nichž jsou stanoveny podmínky podpory.

2. Opatření, která splňují tyto kumulativní srovnávací podmínky:

- a) byla posouzena v rámci výzvy k podávání návrhů podle tohoto programu;
- b) splňují minimální požadavky na kvalitu dané touto výzvou k podávání návrhů;
- c) v rámci dané výzvy k podávání návrhů nemohou být financována z důvodu rozpočtových omezení.

mohou získat podporu z Evropského fondu pro regionální rozvoj nebo Fondu soudržnosti v souladu s [čl. 67 odst. 5] nařízení (EU) XXX [nařízení o společných ustanoveních] za předpokladu, že jsou v souladu s cíli dotčeného programu. Použijí se pravidla fondu, z něhož se poskytuje podpora.

KAPITOLA IV

TVORBA PROGRAMŮ, MONITOROVÁNÍ, HODNOCENÍ A KONTROLA

Článek 19

Pracovní programy

1. Program se provádí prostřednictvím pracovních programů uvedených v článku 110 finančního nařízení.
2. Pracovní programy přijme Komise prostřednictvím prováděcího aktu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle článku 22 tohoto nařízení. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.
3. V odvětví energetiky se zvláštní pozornost věnuje projektům společného zájmu a souvisejícím opatřením za účelem další integrace vnitřního trhu s energií, ukončení energetické izolace a odstranění úzkých míst na propojeních mezi elektrizačními soustavami s důrazem na to, aby tyto projekty přispívaly k dosažení cíle nejméně 10% propojení a aby projekty přispívaly k synchronizaci elektrizačních soustav se sítěmi EU.

Článek 19a

Poskytování finanční pomoci Unie

1. Komise vždy po zveřejnění výzvy k předkládání návrhů na základě pracovního programu uvedeného v článku 19 rozhodne přezkumným postupem podle článku 22 o výši finanční pomoci, která má být pro vybrané projekty nebo jejich části poskytnuta. Komise upřesní podmínky a způsoby jejich provádění.

2. Komise oznámí příjemcům a příslušným členským státům každou finanční pomoc, která má být poskytnuta. To zahrnuje i změny grantových částek během provádění grantových dohod a konečných vyplacených částek.
3. Komise poskytne členským státům u opatření realizovaných na jejich území přístup ke zprávám předloženým příjemci, jak je vymezeno v příslušných grantových dohodách.

Článek 20

Monitorování a vykazování

1. Ukazatele pro vykazování pokroku dosaženého při plnění obecných a konkrétních cílů programu stanovených v článku 3 jsou uvedeny v části I přílohy.
2. K zajištění účinného posouzení pokroku dosaženého při plnění cílů programu je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24, aby mohla měnit část I přílohy, v případě potřeby přezkoumat nebo doplnit ukazatele a doplnit toto nařízení o ustanovení o vytvoření rámce pro monitorování a hodnocení.
3. Systém vykazování výkonnosti zajistí, aby údaje pro monitorování provádění programu a jeho výsledků byly shromažďovány účinně, efektivně a včas. Za tímto účelem se příjemcům finančních prostředků Unie, případně členským státům uloží přiměřené požadavky na vykazování.

Článek 21

Hodnocení

1. Hodnocení se provádějí včas tak, aby je bylo možné promítnout do rozhodovacího procesu.
2. Průběžné hodnocení programu se provede, jakmile je k dispozici dostatek informací o jeho provádění, avšak nejpozději do čtyř let od začátku provádění programu.

3. Na konci provádění programu, avšak nejpozději do čtyř let po skončení období uvedeného v článku 1, provede Komise závěrečné hodnocení programu.
4. Komise sdělí závěry hodnocení spolu se svými připomínkami Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.

Článek 22

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Koordinační výbor pro Nástroj pro propojení Evropy, který může zasedat v různých složeních v závislosti na příslušném tématu. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 23

Akty v přenesené pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 tohoto nařízení:
 - a) za účelem vytvoření rámce pro monitorování a hodnocení na základě ukazatelů uvedených v části I přílohy;
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) za účelem doplnění části IV přílohy, pokud jde o identifikaci přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie; za účelem vypracování a aktualizace seznamu vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů.

2. S výhradou čl. 172 druhého odstavce SFEU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 tohoto nařízení:
- c) za účelem změny části III přílohy, pokud jde o definice koridorů hlavní dopravní sítě; a předem určené úseky v globální síti;
- e) za účelem změny části V přílohy, pokud jde o identifikaci projektů společného zájmu v oblasti digitálního připojení.

Článek 24

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 23 je Komisi svěřena do 31. prosince 2028.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 23 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 23 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 25

Informace, komunikace a propagace

1. Příjemci finančních prostředků Unie uvádějí původ a zajišťují viditelnost těchto prostředků (zejména při propagaci opatření a jejich výsledků) tím, že poskytnou ucelené, účinné a přiměřené informace různým cílovým skupinám včetně médií a veřejnosti.
2. Komise provádí k programu a jeho opatřením a výsledkům informační a komunikační kampaně. Finanční zdroje vyčleněné na program rovněž přispívají ke sdělování politických priorit Unie na úrovni organizace, souvisejí-li s cíli uvedenými v článku 3.

Článek 26

Ochrana finančních zájmů Unie

V případě, že se rozhodnutím podle mezinárodní dohody nebo na základě jakéhokoliv jiného právního nástroje účastní programu třetí země, tato třetí země udělí nezbytná práva a potřebný přístup příslušné schvalující osobě, Evropskému úřadu pro boj proti podvodům (OLAF), Evropskému účetnímu dvoru, aby mohly komplexně vykonávat své pravomoci. V případě úřadu OLAF tato práva zahrnují právo provádět vyšetřování, včetně kontrol a inspekci na místě, stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF).

KAPITOLA VI

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 27

Zrušení a přechodná ustanovení

1. Nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 se zrušují.
2. Aniž je dotčeno ustanovení odstavce 1, tímto nařízením není dotčeno pokračování ani změna příslušných opatření až do jejich ukončení podle nařízení (EU) č. 1316/2013, které se na příslušná opatření použije až do jejich ukončení.
3. Finanční krytí programu může zahrnovat i výdaje na technickou a správní pomoc nezbytné pro zajištění přechodu k programu od opatření přijatých podle jeho předchůdce, Nástroje pro propojení Evropy podle nařízení (EU) č. 1316/2013.
4. V případě potřeby lze do rozpočtu na období po roce 2027 začlenit i prostředky na pokrytí výdajů stanovených v čl. 4 odst. 5 tohoto nařízení, aby bylo možno řídit opatření, jež nebudou dokončena do 31. prosince 2027.

Článek 28

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2021.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

ČÁST I – UKAZATELE

Program bude pečlivě sledován na základě souboru ukazatelů určených k měření rozsahu, v jakém bylo dosaženo obecných a specifických cílů programu, s ohledem na minimalizaci administrativní zátěže a nákladů. Za tímto účelem se údaje shromažďují podle následujícího souboru ukazatelů:

Odvětví	Specifické cíle	Ukazatele
Doprava	Efektivní a propojené síť a infrastruktura pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní a bezpečnou a zabezpečenou mobilitu	Počet přeshraničních a chybějících spojení řešených s podporou Nástroje pro propojení Evropy (včetně opatření týkajících se městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy hlavní sítě TEN-T)
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, které přispívají k digitalizaci dopravy, zejména prostřednictvím zavádění systémů ERTMS, RIS, ITS, VTMS / služeb e-Maritime a systému SESAR
		Počet čerpacích stanic poskytujících alternativní paliva, vybudovaných nebo modernizovaných s podporou Nástroje pro propojení Evropy
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, které přispívají k bezpečnosti dopravy
	Rozvoj dopravní infrastruktury k civilně-vojenskému dvojímu užití	Počet součástí dopravní infrastruktury přizpůsobených tak, aby vyhovovaly požadavkům na civilně-vojenské dvojí užití

Energetika	Přínos k propojenosti a integraci trhů	Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k propojení sítí členských států a odstranění vnitřních omezení
	Bezpečnost dodávek energie	Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k projektům zajišťujícím odolnou plynárenskou síť
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají ke zvýšení inteligence a digitalizace sítí a zvýšení kapacity pro uskladnění energie
	Udržitelný rozvoj umožněním dekarbonizace	Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k projektům umožňujícím zvýšení penetrace obnovitelné energie do energetických soustav
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k přeshraniční spolupráci v oblasti obnovitelných zdrojů energie
Digitální odvětví	Přínos k zavádění infrastruktury pro digitální konektivitu po celé Evropské unii	Nová připojení k sítím s velmi vysokou kapacitou pro sociálně-ekonomické aktéry a místní vysoce kvalitní připojení pro místní komunity
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která zajišťují připojení 5G podél dopravních cest
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která umožňují nová připojení k sítím s velmi vysokou kapacitou
		Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k digitalizaci odvětví energetiky a dopravy

ČÁST II: ORIENTAČNÍ PROCENTNÍ PODÍLY PRO ODVĚTVÍ DOPRAVY

Rozpočtové zdroje uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) bodě i) se přidělí takto:

60 % na opatření uvedená v čl. 9 odst. 2 písm. a): „Opatření týkající se účinných, propojených a multimodálních sítí“;

40 % na opatření uvedená v čl. 9 odst. 2 písm. b): „Opatření pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní a bezpečnou a zabezpečenou mobilitu“.

Rozpočtové zdroje uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) bodě ii) se přidělí takto:

85 % na opatření uvedená v čl. 9 odst. 2 písm. a): „Opatření týkající se účinných, propojených a multimodálních sítí“;

15 % na opatření uvedená v čl. 9 odst. 2 písm. b): „Opatření pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní a bezpečnou a zabezpečenou mobilitu“.

U opatření uvedených v čl. 9 odst. 2 písm. a) by 85 % rozpočtových zdrojů mělo být přiděleno na opatření na hlavní síti a 15 % na opatření na globální síti.

ČÁST III: KORIDORY HLAVNÍ DOPRAVNÍ SÍTĚ A PŘESHRANIČNÍ SPOJENÍ NA GLOBÁLNÍ SÍTI

Koridory hlavní sítě a orientační seznam přeshraničních a chybějících spojení

„Atlantický“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	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/Lisabon – Madrid – Valladolid Lisabon – Aveiro – Leixões/Porto – řeka Douro Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre – Rouen – Paříž Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paříž – Méty – Mannheim/Štrasburk Saint Nazaire – Nantes – Tours	
Přeshraniční spojení	Evora – Merida	železniční doprava
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Řeka Douro (Via Navegável do Douro)	vnitrozemské vodní cesty
Chybějící spojení	Tratě na Iberském poloostrově, které nejsou interoperabilní s rozchodem UIC	železniční doprava

„Baltsko-jaderský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Gdyně – Gdaňsk – Katowice/Slavkov Gdaňsk – Varšava – Katowice/Krakov Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň Štětín/Svinoústí – Poznaň – Vratislav – Ostrava Katovice – Bielsko-Biala – Žilina – Bratislava – Vídeň Vídeň – Štýrský Hradec – Villach – Udine – Terst Udine – Benátky – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Štýrský Hradec – Maribor – Lublaň – Koper/Terst	
Přeshraniční spojení	Katovice/Opole – Ostrava – Brno Katovice – Žilina Bratislava – Vídeň Štýrský Hradec – Maribor Benátky – Terst – Divača – Lublaň	železniční doprava
	Katovice – Žilina Brno – Vídeň	silniční doprava
Chybějící spojení	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmeringův patní tunel Štýrský Hradec – Klagenfurt: Koralmská železniční trať a tunel Koper – Divača	železniční doprava

„Středomořský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona / Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Janov/Lyon – La Spezia/Turín – Novara – Milán – Bologna/Verona – Padova – Benátky – Ravenna/Terst/Koper – Lublaň – Budapešť Lublaň/Rijeka – Záhřeb – Budapešť – ukrajinská hranice	
Přeshraniční spojení	Barcelona – Perpignan	železniční doprava
	Lyon – Turín: patní tunel a přístupové cesty	
	Nice – Ventimiglia	
	Benátky – Terst – Divača – Lublaň	
	Lublaň – Záhřeb	
	Záhřeb – Budapešť	
	Budapešť – Miskolc – ukrajinská hranice	
	Lendava – Letenye	silniční doprava
	Vásárosnamény – ukrajinská hranice	
Chybějící spojení	Almería – Murcia	železniční doprava
	Tratě na Iberském poloostrově, které nejsou interoperabilní s rozchodem UIC	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Záhřeb	
	Milán – Cremona – Mantova – Porto Levante / Benátky – Ravenna/Terst	vnitrozemské vodní cesty

„Severomořsko-baltský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Luleå – Helsinky – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Varšava Běloruská hranice – Varšava – Lodž/Poznaň – Frankfurt nad Odrou – Berlín – Hamburk – Kiel Lodž – Katowice/Vratislav Ukrajinská hranice – Rzeszów – Katowice – Vratislav – Falkenberg – Magdeburg Štětín/Svinoústí – Berlín – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Brémy – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antverpy Hannover – Kolín – Antverpy	
Přeshraniční spojení	Tallinn – Riga – Kaunas – Varšava: Nová železniční baltská trať plně interoperabilní s rozchodem UIC	železniční doprava
	Štětín/Svinoústí – Berlín	železniční doprava / vnitrozemské vodní cesty
	Koridor Via Baltica EE-LV-LT-PL	silniční doprava
Chybějící spojení	Kaunas – Vilnius	železniční doprava
	Varšava/Idzikowice – Poznaň/Vratislav, vč. připojení na plánovaný Centrální dopravní uzel	
	Kielský průplav	vnitrozemské vodní cesty
	Berlín – Magdeburg – Hannover; Středoněmecký průplav; západoněmecké průplavy	
	Rýn, Waal	
	Průplav Noordzee, IJssel, průplav Twente	

„Severomořsko-středomořský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Belfast – Dublin – Shannon Foynes / Cork Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpy/Rotterdam/Amsterdam Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham Birmingham – Felixstowe/Londýn/Southampton Londýn – Lille – Brusel Amsterdam – Rotterdam – Antverpy – Brusel – Lucemburk Lucemburk – Méty – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille Lucemburk – Méty – Štrasburk – Basilej Antverpy/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paříž – Rouen– Le Havre	
Přeshraniční spojení	Brusel – Lucemburk – Štrasburk	železniční doprava
	Terneuzen – Gent	vnitrozemské vodní cesty
	Síť Seina – Šelda a související povodí Seiny, Šeldy a Mázy	
	Průplav Šelda – Rýn	
Chybějící spojení	Albertův kanál a kanál Bocholt-Herentals	vnitrozemské vodní cesty
	Dunkirk – Lille	

Koridor hlavní sítě „Východ – východní Středomoří“		
Vytýčení trasy	Hamburk – Berlín Rostock – Berlín – Drážďany Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Drážďany Drážďany – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem / Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň/Bratislava – Budapešť – Arad – Temešvár – Krajova – Calafat – Vidin – Sofie Sofie – hranice Republiky Srbsko a Bývalé jugoslávské republiky Makedonie Sofie – Plovdiv – Burgas / turecká hranice Turecká hranice – Alexandroupoli – Kavala – Soluň – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Hranice Bývalé jugoslávské republiky Makedonie – Soluň Sofie – Soluň – Atény – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka Atény – Patras/Igoumenitsa	
Přeshraniční spojení	Drážďany – Praha/Kolín	železniční doprava
	Vídeň/Bratislava – Budapešť	
	Békéscsaba – Arad – Temešvár	
	Krajova – Calafat – Vidin – Sofie – Soluň	
	Sofie – hranice Republiky Srbsko a Bývalé jugoslávské republiky Makedonie	
	Turecká hranice – Alexandroupoli	
	Hranice Bývalé jugoslávské republiky Makedonie – Soluň	
	Ioannina – Kakavia (albánská hranice)	silniční doprava
	Drobeta Turnu Severin / Krajova – Vidin – Montana	
	Sofie – hranice Republiky Srbsko	
	Hamburk – Drážďany – Praha – Pardubice	vnitrozemské vodní cesty

Chybějící spojení	Igoumenitsa – Ioannina	železniční doprava
	Praha – Brno	
	Soluň – Kavala – Alexandroupoli	
	Temešvár – Krajova	

„Rýnsko-alpský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Janov – Milán – Lugano – Basilej	
	Janov – Novara – Brig – Bern – Basilej – Karlsruhe – Mannheim – Mohuč – Koblenz – Kolín nad Rýnem	
	Kolín nad Rýnem – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam	
	Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen	
	Kolín nad Rýnem – Lutych – Brusel – Gent	
	Lutych – Antverpy – Gent – Zeebrugge	
Přeshraniční spojení	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	železniční doprava
	Karlsruhe – Basilej	
	Milán/Novara – švýcarská hranice	
	Basilej – Antverpy/Rotterdam – Amsterdam	vnitrozemské vodní cesty
Chybějící spojení	Janov – Tortona / Novi Ligure	železniční doprava
	Zeebrugge – Gent	

„Rýnsko-dunajský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Štrasburk – Stuttgart – Mnichov – Wels/Linec Štrasburk – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Norimberk – Řezno – Pasov – Wels/Linec Mnichov/Norimberk – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice Wels/Linec – Vídeň – Bratislava – Budapešť – Vukovar Vídeň/Bratislava – Budapešť – Arad – Brašov/Krajova – Bukurešť – Konstanca – Sulina	
Přeshraniční spojení	Mnichov – Praha	železniční doprava
	Norimberk – Plzeň	
	Mnichov – Mühldorf – Freilassing – Salcburk	
	Štrasburk – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – ukrajinská hranice	
	Vídeň – Bratislava/Budapešť	
	Bratislava – Budapešť	
	Békéscsaba – Arad – Temešvár	
	Dunaj (Kehlheim – Konstanca/Midia/Sulina) a související povodí Váhu, Sávy a Tisy	vnitrozemské vodní cesty
	Zlín – Žilina	silniční doprava
Chybějící spojení	Stuttgart – Ulm	železniční doprava
	Salcburk – Linec	
	Krajova – Bukurešť	
	Segešvár – Predeal	

„Skandinávsko-středomořský“ koridor hlavní sítě		
Vytýčení trasy	Ruská hranice – Hamina/Kotka – Helsinky – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö	
	Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro(Hallsberg)	
	Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg	
	Malmö – Kodaň – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn	
	Kodaň – Kolding/Lübeck – Hamburk – Hannover	
	Bremerhaven – Brémy – Hannover – Norimberk	
	Rostock – Berlín – Lipsko – Mnichov	
	Norimberk – Mnichov – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Florencie	
	Livorno/La Spezia – Florencie – Řím – Neapol – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk	
	Cagliari – Neapol – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk	
Přeshraniční spojení	Ruská hranice – Helsinky	železniční doprava
	Kodaň – Hamburk: Přístupové cesty k fixnímu spojení Fehmarnovy úžiny	
	Mnichov – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brennerský patní tunel a přístupové cesty	
	Kodaň – Hamburk: Fixní spojení Fehmarnovy úžiny	silniční / železniční doprava

Orientační seznam přeshraničních spojení na globální síti

K přeshraničním úsekům globální sítě uvedeným v čl. 9 odst. 2 písm. a) bodě ii) tohoto nařízení patří zejména následující úseky:

Dublin – Strabane – Letterkenny	silniční doprava
Pau – Huesca	železniční doprava
Lyon – švýcarská hranice	železniční doprava
Athus – Mont-Saint-Martin	železniční doprava
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	železniční doprava
Antverpy – Duisburg	železniční doprava
Mons – Valenciennes	železniční doprava
Gent – Terneuzen	železniční doprava
Heerlen – Cáchy	železniční doprava
Groningen – Brémy	železniční doprava
Stuttgart – švýcarská hranice	železniční doprava
Gallarate/Sesto Calende – švýcarská hranice	železniční doprava
Berlín – Rzepin/Horka – Vratislav	železniční doprava
Praha – Linec	železniční doprava
Villach – Lublaň	železniční doprava
Pivka – Rijeka	železniční doprava
Plzeň – České Budějovice – Vídeň	železniční doprava
Vídeň – Győr	železniční doprava
Štýrský Hradec – Celldömölk – Győr	železniční doprava
Neumarkt – Kalham – Mühlendorf	železniční doprava
Jantarový koridor PL–SK–HU	železniční doprava

Koridor Via Carpathia bělorusko–ukrajinská hranice–PL–SK–HU–RO	silniční doprava
Focșani – moldavská hranice	silniční doprava
Budapešť – Osijek – Svilaj (hranice Bosny a Hercegoviny)	silniční doprava
Faro – Huelva	železniční doprava
Porto – Vigo	železniční doprava
Giurgiu – Varna/Burgas	železniční doprava
Svilengrad – Pithio	železniční doprava

ČÁST IV: Identifikace přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů

1. Cíle přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů

Přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů podporují přeshraniční spolupráci mezi členskými státy v oblasti plánování, rozvoje a nákladově efektivního využívání obnovitelných zdrojů energie a usnadňují jejich integraci prostřednictvím zařízení pro skladování energie.

2. Obecná kritéria

Aby se projekt kvalifikoval jako přeshraniční projekt v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, musí splňovat všechna následující kritéria:

- a) je upraven dohodou o spolupráci nebo jiným typem ujednání mezi členskými státy nebo mezi členskými státy a třetími zeměmi, jak stanoví směrnice [Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/XXXX (směrnice o obnovitelných zdrojích energie)];
- b) musí umožňovat úspory nákladů při zavádění obnovitelných zdrojů energie nebo přínosy pro integraci soustav, zabezpečení dodávek nebo inovace;
- c) potenciální celkové přínosy spolupráce převažují nad náklady, včetně dlouhodobých, podle posouzení na základě analýzy nákladů a přínosů podle bodu 3 a při použité metodice uvedené v článku [7].

3. Analýza nákladů a přínosů

Analýza nákladů a přínosů zmíněná v bodě 2 c) musí zohlednit u každého účastnického členského státu nebo třetí země mimo jiné dopad na následující aspekty:

- a) náklady na výrobu elektrické energie;
- b) systémové náklady na integraci;
- c) náklady na podporu;
- d) emise skleníkových plynů;

- e) zabezpečení dodávek;
- f) snížení znečištění ovzduší a jiného místního znečištění;
- g) inovace.

4. Proces

Předkladatelé projektu, včetně členských států, potenciálně způsobilého pro výběr jako přeshraničního projektu v oblasti energie z obnovitelných zdrojů na základě dohody o spolupráci nebo jiného druhu dohody mezi členskými státy a/nebo mezi členskými státy a třetími zeměmi, jak stanoví články 6, 7, 9 nebo 11 směrnice 2009/28/ES, a usilujícího o získání statusu přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, předloží Komisi žádost o výběr jako přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů. Žádost bude obsahovat příslušné informace, aby Komise mohla vyhodnotit projekt na základě kritérií uvedených v bodech 2 a 3 v souladu s metodikami uvedenými v článku 7.

Komise zajistí, aby předkladatelé měli příležitost požádat o status přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů nejméně jednou za rok.

Komise provede příslušné konzultace k seznamu projektů předložených s cílem stát se přeshraničními projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů. Členské státy se budou podílet na rozhodnutí o seznamu vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů a u všech předložených projektových návrhů se jim poskytnou tyto informace:

- potvrzení o souladu s kritérii způsobilosti a výběrovými kritérii u všech projektů;
- informace o mechanismu spolupráce, jehož se projekt týká, a informace o tom, do jaké míry má projekt podporu jednoho či několika členských států;
- popis cíle projektu, včetně odhadované kapacity (v kW), a je-li k dispozici, objemu výroby energie z obnovitelných zdrojů (v kWh za rok), jakož i jeho celkové projektové náklady a způsobilé náklady uvedené v eurech;
- informace o předpokládané přidané hodnotě EU v souladu s bodem 2 písm. b) této přílohy a o předpokládaných nákladech a přínosech a předpokládané přidané hodnotě EU v souladu s bodem 2 písm. c) této přílohy.

Komise přijme konečný seznam vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci na základě návrhu seznamu předloženého členskými státy a dohodnutého v rámci příslušné skupiny a zveřejní na svých internetových stránkách seznam vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů.

Komise vyhodnotí žádosti podle kritérií uvedených v bodech 2 a 3.

Komise při výběru přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů usiluje o to, aby při identifikaci těchto projektů zajistila odpovídající geografickou vyváženost. Pro identifikaci projektů se mohou využít regionální seskupení.

Projekt nesmí být vybrán mezi přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů nebo mu musí být tento status odebrán, pokud jeho hodnocení vycházelo z nesprávných informací, které byly rozhodujícím faktorem při hodnocení, nebo pokud projekt není v souladu s právními předpisy Unie.

Komise zveřejní na svých internetových stránkách seznam vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů.

ČÁST V – PROJEKTY SPOLEČNÉHO ZÁJMU V OBLASTI INFRASTRUKTURY PRO DIGITÁLNÍ KONEKTIVITU

1. Gigabitové připojení sociálně-ekonomických aktérů

Opatření budou rozdělena podle priorit s ohledem na fungování sociálně-ekonomických aktérů, relevanci digitálních služeb a aplikací umožněných poskytováním základního připojení k internetu a potenciální sociálně-ekonomické přínosy pro občany, podniky a místní komunity, včetně vedlejších účinků z hlediska konektivity. Dostupný rozpočet bude členským státům přidělen geograficky vyváženým způsobem.

Prioritu mají opatření přispívající ke:

- gigabitovému připojení pro nemocnice a zdravotní centra, v souladu se snahou digitalizovat systém zdravotní péče, s ohledem na zvýšení blaha občanů EU a změnu způsobu, jakým jsou pacientům poskytovány služby v oblasti zdravotnictví a péče³¹;
- gigabitovému připojení pro vzdělávací výzkumná centra v souvislosti se snahou překlenout digitální propasti a inovovat v oblasti vzdělávacích systémů, zlepšovat výsledky učení, posilovat rovnost a efektivnost³².

2. Bezdrátové připojení v místních komunitách

Opatření zaměřená na poskytování místního bezdrátového připojení, které je bezplatné a bez diskriminujících podmínek, v centrech místního veřejného života, včetně venkovních prostor přístupných široké veřejnosti, která jsou důležitá pro veřejný život místních komunit, musí splnit tyto podmínky, aby obdržely financování:

³¹ Viz také COM(2018) 233 final – Sdělení Komise o usnadnění digitální transformace v oblasti zdravotnictví a péče na jednotném digitálním trhu; posílení postavení občanů a budování zdravější společnosti.

³² Viz také COM(2018) 22 final – Sdělení Komise o akčním plánu digitálního vzdělávání.

- jsou prováděna subjektem veřejného sektoru ve smyslu níže uvedeného pododstavce, jenž je schopen naplánovat instalaci vnitřních či venkovních místních bezdrátových přístupových bodů ve veřejných prostorech a dohlédnout na ni, jakož i zajistit financování provozních nákladů po dobu nejméně tří let,
- jsou prováděna na digitálních sítích s velmi vysokou kapacitou umožňujících zajistit uživatelům vysoce kvalitní internetové připojení, které
- je bezplatné a není omezeno diskriminujícími podmínkami, je snadno přístupné, je zabezpečené a využívá nejmodernější a nejdostupnější zařízení schopná poskytovat uživatelům vysokorychlostní připojení a
- podporuje přístup k inovativním digitálním službám,
- používají společnou vizuální identitu, kterou poskytne Komise, a spojení se souvisejícími internetovými nástroji,
- zavazují se k zajištění potřebného vybavení nebo souvisejících instalačních služeb v souladu s platnými právními předpisy, aby se zajistilo, že tyto projekty nebudou nepřiměřeně narušovat hospodářskou soutěž.

Finanční pomoc je k dispozici pro subjekty veřejného sektoru vymezené v čl. 3 bodě 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2102³³, které se zaváží poskytovat v souladu s vnitrostátním právem místní bezdrátové připojení, které je bezplatné a není omezeno diskriminujícími podmínkami, prostřednictvím zřízení místních bezdrátových přístupových bodů.

Financovaná opatření nebudou zdvojovat stávající bezplatné soukromé nebo veřejné nabídky podobných vlastností, včetně kvality, ve stejném veřejném prostoru.

³³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2102 ze dne 26. října 2016 o přístupnosti webových stránek a mobilních aplikací subjektů veřejného sektoru (Úř. věst. L 327, 2.12.2016, s. 1).

Dostupný rozpočet bude členským státům přidělen geograficky vyváženým způsobem.

Je-li to relevantní, bude zajištěna koordinace a soudržnost s opatřeními financovanými z Nástroje pro propojení Evropy, která podporují přístup sociálně-ekonomických aktérů k sítím s velmi vysokou kapacitou schopným poskytovat gigabitové připojení.

Orientační seznam koridorů 5G způsobilých k získání finančních prostředků

V souladu s cíli gigabitové společnosti, které Komise vytyčila, aby zajistila, že hlavní pozemní dopravní trasy budou mít do roku 2025³⁴ nepřerušované pokrytí 5G, zahrnují opatření na realizaci nepřerušovaného pokrytí systému 5G podle čl. 9 odst. 4 písm. c) jako první krok opatření na přeshraničních úsecích pro experimentování v oblasti CAM³⁵ a jako druhý krok opatření na delších úsecích s výhledem na rozsáhlejší zavedení CAM podél koridorů, jak uvádí tabulka níže (orientační seznam). Koridory TEN-T slouží k tomuto účelu jako základ, nicméně zavádění 5G se nemusí omezovat pouze na tyto koridory.

„Atlantický“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Porto –Vigo a Merida – Evora a Aveiro – Salamanca
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Méty – Paříž – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisabon Bilbao – Madrid – Lisabon
„Baltsko-jaderský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	–
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Gdaňsk – Varšava – Brno – Vídeň – Štýrský Hradec – Lublaň – Koper – Terst

³⁴ Připojení pro konkurenceschopný jednotný digitální trh – na cestě k evropské gigabitové společnosti (COM(2016) 587).

³⁵ Propojená a automatizovaná mobilita.

„Středomořský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	–
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Budapešť – Záhřeb – Lublaň/Rijeka/Split
„Severomořsko-baltský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Varšava – Kaunas – Vilnius/Klaipeda
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Tallin – Riga – Kaunas – litevsko-polská hranice – Varšava Bělorusko-litevská hranice – Vilnius – Kaunas – Klaipeda
„Severomořsko-středomořský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Méty – Merzig – Lucemburk Rotterdam – Antverpy – Eindhoven;
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paříž Brusel – Méty – Basilej Mulhouse – Lyon – Marseille
Koridor hlavní sítě „Východ – východní Středomoří“	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Sofie – Soluň – Bělehrad
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Košice Temešvár – Sofie – turecká hranice Sofie – Soluň – Atény

„Rýnsko-alpský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Bologna – Innsbruck – Mnichov (Brennerský koridor)
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt nad Mohanem Basilej – Milán – Ženeva
„Rýnsko-dunajský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	–
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Frankfurt (M) – Pasov – Vídeň – Bratislava – Budapešť – Osijek – Vukovar – Bukurešť – Konstanca Karlsruhe – Mnichov – Salcburk – Wels Frankfurt nad Mohanem – Štrasburk
„Skandinávsko-středomořský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Oulu – Tromsø Oslo – Stockholm – Helsinky
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Turku – Helsinky – ruská hranice Stockholm/Oslo – Malmö Malmö – Kodaň – Hamburk – Würzburg Norimberk – Mnichov – Verona Rosenheim – Bologna – Neapol – Catania – Palermo Neapol – Bari – Taranto Via Carpathia Klaipėda – Kaunas – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek
Via Carpathia	Klaipėda – Kaunas – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek
