



Rada
Evropské unie

Brusel 29. května 2019
(OR. en)

8577/19

Interinstitucionální spis:
2018/0228(COD)

CODEC 953
TRANS 286
FIN 301
CADREFIN 210
POLGEN 81
REGIO 87
ENER 241
TELECOM 189
COMPET 347
MI 378
ECO 51
IA 137
PE 206

INFORMATIVNÍ POZNÁMKA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady
Příjemce: Výbor stálých zástupců / Rada
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
– výsledek prvního čtení v Evropském parlamentu
(Štrasburk 15. až 18. dubna 2019)

I. ÚVOD

Zpravodajka Henna VIRKKUNENOVÁ (ELS, FI) a zpravodajové Marian-Jean MARINESCU (ELS, RO) a Pavel TELIČKA (ALDE, CZ) předložili jménem Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch zprávu o uvedeném návrhu nařízení. Tato zpráva obsahovala jednu změnu návrhu (změna 108).

II. HLASOVÁNÍ

Plenární zasedání při hlasování, které se konalo dne 17. dubna 2019, změnu č. 108 návrhu nařízení přijalo.

Takto pozměněný návrh Komise představuje postoj Parlamentu v prvním čtení, který je uveden v jeho legislativním usnesení ve znění obsaženém v příloze této poznámky¹.

Části přiloženého znění, které nejsou zvýrazněny šedě, v podstatě až na menší nesrovnalosti odpovídají obecné shodě, již bylo dosaženo dne 7. března 2019 na posledním zasedání trialogu v rámci 8. volebního období Parlamentu (2014–2019). Tyto nesrovnalosti mají být opraveny předtím, než Rada přijme postoj, jakmile bude dosaženo dohody o celém znění.

¹ V postoji Parlamentu uvedeném v legislativním usnesení jsou vyznačeny změny oproti návrhu Komise. Text doplněný do znění Komise je vyznačen *tučnou kurzívou*. Vypuštěný text je označen symbolem „■“.

Nástroj pro propojení Evropy *I**

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 17. dubna 2019 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2018)0438),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a články 172 a 194 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C8-0255/2018),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 19. září 2019¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 10. října 2018²,
 - s ohledem na dopis svého předsedy ze dne 25. ledna 2019 adresovaný předsedům výborů, ve kterém je nastíněn přístup Parlamentu k odvětvovým programům v rámci víceletého finančního rámce (VFR) na období po roce 2020,
 - s ohledem na dopis Rady ze dne 1. dubna 2019 adresovaný předsedovi Evropského parlamentu, kterým Rada potvrzuje společnou dohodu dosaženou mezi spolunormotvůrci během jednání,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na společná jednání Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch podle článku 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch a na stanoviska Výboru pro zahraniční věci, Rozpočtového výboru, Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro regionální rozvoj (A8-0409/2018),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení¹;

¹ Úř. věst. C 440.12.2018, s. 191.

² Úř. věst. C 481, 21.12.2018, s. 173.

2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Tento postoj nahrazuje pozměňovací návrhy přijaté dne 12. prosince 2019 (Přijaté texty, P8_TA(2018)0517).

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 17. dubna 2019 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/..., kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014

(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 výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem³,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby bylo možno dospět k inteligentnímu a udržitelnému růstu podporujícímu začlenění, stimulovat vytváření pracovních míst **a dodržet dlouhodobé závazky v oblasti dekarbonizace**, potřebuje Unie moderní a vysoce výkonnou infrastrukturu, která přispěje k propojení a integraci Unie a všech jejích regionů, **včetně odlehlých, nejvzdálenějších, ostrovních, okrajových a horských**, v **odvětví dopravy, digitálním odvětví a odvětví energetiky**. Toto propojení by mělo pomoci zlepšit volný pohyb osob, zboží, kapitálu a služeb. Transevropské sítě by měly usnadnit přeshraniční propojení, posílit

¹ Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 191.

² Úř. věst. C 461, 21.12.2018, s. 173.

³ Postoj Evropského parlamentu ze dne 17. dubna 2019. Text zvýrazněný šedě nebyl dohodnut v rámci interinstitucionálních jednání.

hospodářskou, sociální a územní soudržnost a přispět k dosažení konkurenceschopnějšího *a udržitelnějšího* 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 rovněž *přispět k opatřením EU proti* změně klimatu, *podpořit* projekty týkající se změny klimatu, ekologicky a sociálně udržitelné projekty 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.
- (3a) Program by měl zaručit vysokou úroveň transparentnosti a zajistit veřejnou konzultaci v souladu s platnými unijními a vnitrostátními právními předpisy.**
- (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 klimatu¹. Očekává se, že 60 % z celkového finančního krytí programu *by mělo být* 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, *dobíjecí infrastrukturu*, alternativní *a udržitelná* 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

¹ COM(2018)0321, s. 13.

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.
- (6) Důležitým cílem tohoto programu je zajistit větší synergie **a doplňkovost** 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 **udržitelná** alternativní paliva. **Umožnění digitální komunikace by se mohlo stát nedílnou součástí projektu společného zájmu v oblasti energetiky a dopravy.** Program by měl dále v rámci každého odvětví dát možnost zohlednit jako způsobilé některé **synergetické** 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, **i pokud jde o zvýšené spolufinancování.**
- (7) Hlavní směry pro transevropskou síť TEN-T, jak jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹ (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) Opatření přispívající k rozvoji projektů společného zájmu v odvětví dopravy, které jsou financovány prostřednictvím programu, by měly stavět na doplňkovosti všech druhů**

¹ 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).

dopravy a vytvořit tak účinné, vzájemně propojené a multimodální síť s cílem zajistit propojení v celé Unii. To by mělo zahrnovat i silnice v členských státech, které stále čelí značným investičním potřebám, pokud jde o dokončení jejich hlavní silniční sítě.

- (8) Aby se dosáhlo cílů uvedených v hlavních směrech pro síť TEN-T, je nutné přednostně podpořit **probíhající projekty sítě TEN-T a** přeshraniční spojení, úzká místa, horizontální priority, chybějící spojení a městské uzly, případně zajistit, aby byla podpořena 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 plně 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.***
- (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 vykázat 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. Mělo by být podporováno vytváření struktury společných podniků, včetně pomoci vyšší míry spolufinancování.***
- (8d) ***Zefektivnění opatření na podporu realizace sítě TEN-T, která jsou v současnosti vypracována, by mělo podpořit efektivnější provádění projektů společného zájmu v oblasti dopravy.***
- (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 **hlavní sítě by neměly ovlivnit dokončení hlavní sítě do roku 2030, měly by zlepšit pokrytí území členských států koridory a** měly by 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 vhodné době 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. Přezkum by měl vzít v úvahu regionální přeshraniční železniční spojení v rámci sítě TEN-T, které byly zrušeny nebo demontovány, a rovněž vývoj globální sítě a dopad vystoupení Spojeného království z Evropské unie.

- (10) Po celé Unii je třeba podporovat **veřejné a soukromé** investice upřednostňující inteligentní, **interoperabilní**, udržitelnou, **multimodální**, inkluzivní, **přístupnou**, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu pro OOSPO, **a to pro všechny druhy dopravy**. V roce 2017 Komise představila¹ „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.
- (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 **při dodržování zásady technologické neutrality**. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU stanoví společný rámec opatření pro zavedení infrastruktury pro alternativní paliva v Unii **pro všechny druhy dopravy** s cílem **co nejvíce snížit** závislost dopravy na fosilních palivech a omezit dopad dopravy na životní prostředí **a klima** a vyžaduje, aby členské státy zajistily, že do 31. prosince 2025 budou vybudovány veřejně přístupné plnicí nebo dobíjecí stanice. Jak je uvedeno v návrzích Komise² 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“³ 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

¹ Sdělení Komise „Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“ (COM(2017)0283),

² Sdělení Komise „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility: Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“, COM(2017)0675.

³ COM(2018)0293.

starší lidé a *osoby s omezenou schopností pohybu*. V této souvislosti Komise rovněž navrhla „Strategický akční plán EU pro bezpečnost silničního provozu“ a revizi směrnice 2008/096 o řízení dopravní infrastruktury.

- (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 respektovat výši prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti. **Na konci počáteční fáze by měly prostředky převedené do programu, které nebyly přiděleny dopravní infrastruktuře převáděného finančního rámce,** být přiděleny 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 z listopadu 2017¹ zdůraznil Akční plán vojenské mobility přijatý 28. března 2018 Komisí a vysokou představitelkou Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku,² že politika dopravní infrastruktury nabízí jasnou příležitost ke zvyšování synergií mezi potřebami obrany a sítí TEN-T **s celkovým cílem zlepšit vojenskou mobilitu v celé Unii, s přihlédnutím k zeměpisné vyváženosti a se zohledněním potenciálních přínosů pro civilní ochranu.** V souladu s akčním plánem v roce 2018 Rada posoudila a potvrdila vojenské požadavky na infrastrukturu³ a že útvary Komise **v roce 2019 určily** části transevropské dopravní sítě, jež jsou vhodné pro **dvojití užití** 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, **s celkovým cílem zlepšit vojenskou mobilitu v celé Unii, s přihlédnutím k zeměpisné vyváženosti a s přihlédnutím k potenciálním přínosům pro civilní ochranu.**

¹ JOIN(2017)0041.

² JOIN(2018)0005.

³ *Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni ST 14770/18).*

- (15) *V pokynech pro síť TEN-T se uznává, že globální síť zajišťuje dostupnost a propojenost všech regionů v Unii včetně regionů odlehlých, ostrovních a nejvzdálenějších.* Ve svém sdělení „Silnější a obnovené strategické partnerství s nejvzdálenějšími regiony EU“¹ Komise *dále* zdůraznila konkrétní potřeby nejvzdálenějších regionů v oblasti dopravy, *energetiky a digitálního* odvětví a nutnost poskytnout *odpovídající* unijní financování k uspokojení těchto potřeb i prostřednictvím programu *uplatňováním míry spolufinancování až do maximální výše 70%*.
- (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].
- (17) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013² 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

¹ COM(2017)0623.

² 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).

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. **Určení projektů společného zájmu v souladu s uvedeným nařízením se bude i nadále řídit zásadou „energetická účinnost v první řadě“, a to tak, že posoudí projekty na základě scénářů poptávky po energii, které jsou plně v souladu s cíli EU v oblasti energetiky a klimatu.**

- (18) Směrnice [přepřacované znění směrnice o energiích z obnovitelných zdrojů] zdůrazňuje potřebu vytvořit podpůrný rámec sestávající ze zlepšeného využívání finančních prostředků Unie, s výslovným odkazem na umožnění opatření na podporu přeshraniční spolupráce v oblasti obnovitelné energie.
- (19) Ačkoli dokončení síťové infrastruktury zůstává prioritou v oblasti rozvoje obnovitelné energie, zařazení přeshraniční spolupráce v oblasti obnovitelné energie **a vytváření inteligentního a energeticky účinného systému zahrnujícího řešení v oblasti skladování a řízení poptávky, která pomáhají vyrovnávat síť**, odráží přístup přijatý v rámci iniciativy Čistá energie pro všechny Evropany s kolektivní odpovědností za dosažení ambiciózního cíle u obnovitelné energie v roce 2030 a změnu politického kontextu, **zajišťující spravedlivou a přiměřenou sociální transformaci**, s ambiciózními dlouhodobými cíli v oblasti dekarbonizace.
- (20) Vzhledem k programu Unie v oblasti dekarbonizace jsou nezbytné inovativní technologie v oblasti infrastruktury, které umožňují přechod na nízkoemisní energii a systémy mobility a zlepšují zabezpečení dodávek **tím, že se zaměřují na větší energetickou nezávislost Unie**. Zejména ve svém sdělení z 23. listopadu 2017 „Sdělení o posílení evropských energetických sítí“¹ zdůraznila Komise, že úloha elektřiny, kdy budou obnovitelné zdroje energie 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 **musí** dostat propojení elektroenergetických soustav, skladování elektřiny, projekty inteligentních sítí **a investice do plynárenské infrastruktury**. Na podporu cílů Unie v oblasti dekarbonizace, **integrace vnitřního trhu a zabezpečení**

¹ COM(2017)0718.

dodávek by se měla věnovat patřičná pozornost a dávat přednost technologiím a projektům přispívajícím k přechodu na nízkoemisní 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 efektivní 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 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2018/2001/EU¹, 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.*
- (20b)** *Na podporu přeshraniční spolupráce v oblasti energie z obnovitelných zdrojů a uvádění projektů na trh by Evropská komise měla ulehčit rozvoj přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů. V odvětví energetiky by bez dostatečného rozšíření přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů na trhu měly být nevyužité rozpočtové prostředky pro přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů využity ke splnění cílů transevropských energetických sítí vymezených v čl. 3 odst. 2 písm. b) pro opatření stanovená v čl. 9 odst. 3, a to před zvážením případného použití mechanismu Unie pro financování energie z obnovitelných zdrojů podle čl. 7 odst. 6.*

¹ *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).*

- (20c) *Je nutná podpora projektů inteligentních sítí, pokud takové projekty zahrnují výrobu elektrické energie, její distribuci nebo spotřebu s využitím systému řízení v reálném čase a mají vliv na přeshraniční toky elektřiny. Energetické projekty by měly dále odrážet klíčovou úlohu inteligentních sítí v energetické transformaci a podpora z programu by měla pomáhat překonat mezery ve financování, které v současné době brzdí investice do širokého zavádění technologií inteligentních sítí.*
- (20d) *Zvláštní pozornost by měla být v rámci podpory EU věnována přeshraničním propojením energetických soustav, včetně propojení těch, které jsou nezbytné pro splnění cíle 10 % v oblasti propojení elektroenergetických sítí do roku 2020, a cíle 15 % do roku 2030 stanoveného v nařízení (EU) 2018/1999¹. 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

¹ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1).*

pro digitální konektivitu, aby Unie mohla splnit své cíle v oblasti jednotného digitálního trhu, a zrušit nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 283/2014¹.

- (22) Sdělení „Připojení pro konkurenceschopný jednotný digitální trh – na cestě k evropské gigabitové společnosti“² (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*³(EU) 2018/1972 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 **a bude naléhavě vyžadovat více pozornosti**. Program by proto měl být upraven tak, aby přispíval k dosažení těchto strategických cílů stanovených ve strategii pro gigabitovou společnost **rovněž zaměřen na dosažení rovnováhy mezi venkovskými a městskými oblastmi** 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, prioritou 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.
- (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

¹ 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).

² COM(2016)0587.

³ **Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1972 ze dne 11. prosince 2018, kterou se stanoví evropský kodex pro elektronické komunikace (Úř. věst. L 321, 17.12.2018, s 36).**

sociálně-ekonomického vývoje ve svém okolí, **včetně venkovských a řídko osídlených oblastí**. 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 **k vysokokapacitním sítím včetně 5G a jiným moderním systémům konektivity** schopným poskytovat gigabitové připojení těchto pro tyto sociálně-ekonomické aktéry, aby se co nejvíce projevilo jejich pozitivní nepřímé působení na širší hospodářství a společnost **v rámci jejich oblastí**, 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 úspěch iniciativy WiFi4EU a měl by pokračovat v podpoře poskytování bezplatného, **bezpečného**, 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.

(25a) ***Digitální infrastruktura je důležitým základem inovací. Aby měl program co největší dopad, měl by se zaměřit na financování infrastruktury. Jednotlivé digitální služby a aplikace, jako jsou ty, které zahrnují různé technologie distribuované účetní knihy***

nebo využívající umělou inteligenci, by proto měly být mimo oblast působnosti programu a namísto toho by se k nim mělo přistupovat prostřednictvím jiných nástrojů, jako je Digitální Evropa. Rovněž důležité je maximalizovat součinnost mezi různými programy.

- (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.

- (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 sítí 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. ***Kombinování zdrojů by mělo přispět k přilákání soukromých investic a zajistit pákový efekt celkového příspěvku veřejného sektoru v souladu s cíli programu InvestEU.*** Program by proto měl i nadále ***podporovat opatření***, která umožňují kombinaci grantů EU s jinými zdroji financování. ***V odvětví dopravy nesmí operace kombinování zdrojů přesáhnout 10 % účelového krytí v čl. 4 odst. 2 písm. a) bod i).***
- (31a) ***V odvětví dopravy lze operace kombinování zdrojů využívat pro akce související s inteligentní, interoperabilní, udržitelnou, inkluzivní, přístupnou, bezpečnou a zabezpečenou mobilitou, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 2 písm. b).***
- (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 podpoře investic určených 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: bod 17 interinstitucionální dohody ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázní, spolupráci v rozpočtových záležitostech a řádném finančním řízení¹ pro Evropský parlament a Radu během ročního rozpočtového procesu.
- (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

¹ Úř. věst. C 373, 20.12.2013, s. 1.

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 Smlouvy o fungování EU 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 specifičnost 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. ***Výběr opatření a jejich financování by měl respektovat pouze podmínky stanovené v tomto nařízení a ve finančním nařízení. Bez odchylky od finančního nařízení lze v pracovních programech stanovit zjednodušené postupy.***

- (39a) *V souladu s finančním nařízením jsou výběrová kritéria a kritéria pro udělení grantu vymezena v pracovních programech. V odvětví dopravy by kvalita a význam projektu měly být posuzovány také s přihlédnutím k jeho očekávanému dopadu na konektivitu EU, jeho souladu s požadavky na dostupnost a jeho strategii, pokud jde o budoucí potřeby v oblasti údržby.*
- (40) V souladu s finančním nařízením, nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013¹, nařízením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95², nařízením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96³ a nařízením Rady (EU) 2017/193⁴ 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) 2017/1371⁵. 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

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. (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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

třetí osoby podílející se na vynakládání finančních prostředků Unie udělily rovnocenná práva. Podle [odkaz bude aktualizován podle nového rozhodnutí o ZZÚ]:

- (41) Podle odkaz bude odpovídajícím způsobem aktualizován v souladu s novým rozhodnutím o ZZÚ: článek 94 rozhodnutí Rady 2013/755/EU¹ jsou 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“².
- (43) Pokud se do opatření přispívajících k projektům společného zájmu nebo do přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie 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.***
- (43a) ***Sdělení Komise z října 2017 „Zajistit lepší fungování zadávání veřejných zakázek v Evropě a pro Evropu“³ uvádí, že EU je nejotevřenějším trhem pro zadávání veřejných zakázek, ale přístup našich společností v jiných zemích není vždy vzájemný. Příjemci podpory z Nástroje pro propojení Evropy by proto měli plně využívat možností strategického zadávání veřejných zakázek, které nabízí směrnice 2014/25/EU.***

¹ Úř. věst. L 344, 19.12.2013, s. 1.

² COM(2018)0065.

³ ***Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zajistit lepší fungování zadávání veřejných zakázek v Evropě a pro Evropu, (COM(2017)0572)***

- (44) Podle bodů 22 a 23 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016¹ je třeba program hodnotit na základě informací shromážděných prostřednictvím zvláštních monitorovacích požadavků, jako je **kontrola z hlediska klimatu**, 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 **a provést veškeré nezbytné úpravy.**
- (45) Měla by být zavedena **transparentní, odpovědná a** přiměřená opatření pro monitorování a vykazování, včetně **měřitelných** ukazatelů, aby se mohl hodnotit a vykazovat pokrok programu směrem k dosažení obecných a konkrétních cílů stanovených v tomto nařízení **a podporovaly se jeho výsledky.** Tento systém vykazování výkonnosti zajistí, aby údaje pro monitorování provádění programu a jeho výsledků **byly vhodné pro hloubkovou analýzu dosaženého pokroku a obtíží, k nimž došlo, a aby se tyto údaje a výsledky** shromažďovaly účinně, efektivně a včas. Ke shromáždění příslušných údajů o programu je nezbytné uložit příjemcům finančních prostředků Unie přiměřené požadavky na podávání zpráv.
- (45a) **Program by měl být prováděn prostřednictvím pracovních programů. Komise by měla do 31. prosince 2020 schválit první víceleté pracovní programy, které by obsahovaly časový harmonogram výzev k předkládání návrhů na první tři roky programu, jejich témata a orientační rozpočet a dále plánovaný rámec, který by se vztahoval na celé období programu.**

¹ 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, s. 1).

- (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. 182/2011¹.
- (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 současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (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. 913/2010², 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:

KAPITOLA I OBECNÁ USTANOVENÍ

¹ 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).

² 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).

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 **pro všechny druhy dopravy** definovaná v čl. 2 odst. 1 směrnice 2014/94/EU;
- ca) „příjemcem“ se rozumí subjekt s právní subjektivitou, s nímž byla podepsána grantová dohoda;**
- 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 **a/nebo rozpočtové záruky** z rozpočtu EU s vratnými formami podpory od rozvojových či jiných veřejných finančních institucí, jakož i od komerčních finančních institucí a investorů;
- e) „globální sítě“ se rozumí dopravní infrastruktura vymezená podle kapitoly II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- f) „hlavní sítě“ 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 členskými státy nebo mezi členským státem a třetí zemí;
- gb) „chybějícím spojením“ se ve všech druzích dopravy rozumí úsek v síti TEN-T nebo dopravní úsek, který představuje chybějící propojení hlavní nebo globální sítě s koridory TEN-T nebo propojení obsahující jedno či více úzkých míst, která nepříznivě ovlivňují kontinuitu koridoru TEN-T;
- gc) „infrastrukturou dvojího užití“ se rozumí infrastruktura dopravní sítě, která slouží potřebám obranné i civilní komunity;
- h) „přeshraničním projektem v oblasti obnovitelné energie“ se rozumí projekt zařazený nebo k zařazení způsobilý podle dohody o spolupráci nebo jakéhokoliv jiného druhu ujednání mezi alespoň dvěma členskými státy nebo ujednání mezi alespoň jedním členským státem a třetí zemí či zeměmi ve smyslu článků 8, 9, 11 nebo 13 směrnice (EU) 2018/2001 při plánování nebo zavádění energie z obnovitelných zdrojů v souladu s kritérii stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení;
- ha) „energetickou účinností na prvním místě“ se rozumí energetická účinnost na prvním místě, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 18 nařízení (EU) č. 2018/1999;
- i) „infrastrukturou pro digitální konektivitu“ se rozumí sítě s velmi vysokou kapacitou, systémy sítí 5G, místní vysoce kvalitní bezdrátové připojení, páteřní sítě a operační digitální platformy přímo související s dopravní a energetickou infrastrukturou;
- j) „systémy sítí 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, **nízké zpoždění komunikace**, 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, podobné služby inteligentní mobility pro železnice **nebo digitální konektivita na vnitrozemských vodních cestách**;

- 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 **nebo v jejich oblasti vlivu**;
- 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; Směrnice (EU) 2018/172;
- r) „pracemi“ se rozumí nákup, dodávka a zavedení součástí, systémů a služeb včetně softwaru, provádění rozvojových, stavebních a instalačních činností v souvislosti s projektem, převjímkou zařízení a zahájení projektu.

Článek 3

Cíle

1. Obecným cílem programu je ***budovat***, rozvíjet, modernizovat ***a dokončit*** transevropské sítě v oblasti dopravy, energetiky a digitálních technologií a usnadňovat přeshraniční spolupráci v oblasti obnovitelné energie s cílem přispívat ke ***zvyšování evropské konkurenceschopnosti, k zlepšování přístupu na vnitřní trh, k inteligentnímu a udržitelnému růstu*** podporujícímu začlenění a ke zvyšování územní, ***sociální a hospodářské*** soudržnosti, a přispívat tak k plnění dlouhodobých závazků v oblasti dekarbonizace, s důrazem na plnou součinnost mezi ***dopravním, energetickým a digitálním odvětvím***.

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, **interoperabilní**, udržitelnou, inkluzivní, **přístupnou**, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu;
- ii) **přizpůsobit části transevropské dopravní sítě dvojímu užití dopravní infrastruktury s cílem zlepšit civilní i vojenskou mobilitu;**

b) v odvětví energetiky přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se další integrace **účinného a konkurenceschopného** vnitřního trhu s energií, interoperability sítí napříč hranicemi a odvětvími, usnadnění **dekarbonizace ekonomiky, podpora energetické účinnosti** a zajištění bezpečnosti dodávek a usnadnění přeshraniční spolupráce v oblasti **energetiky, včetně** obnovitelné energie;

c) v digitálním odvětví přispívat **k rozvoji projektů společného zájmu, které se týkají** zavádění **bezpečných a zabezpečených** digitálních sítí s velmi vysokou kapacitou a systémů 5G, ke zvýšení odolnosti a kapacity digitálních páteřních sítí na území EU jejich propojením se sousedními územími, jakož i k digitalizaci dopravních a energetických sítí.

Článek 4

Rozpočet

1. Finanční krytí pro provádění programu na období 2021–2027 je stanoveno na **43 850 768 000 EUR ve stálých cenách (XXX EUR v běžných cenách)**

2. Rozdělení této částky bude následující:

a) **částka ve výši 33 513 524 000 EUR ve stálých cenách (XXX EUR v běžných cenách)** na specifické cíle uvedené v čl. 3 odst. 2 písm. a), z toho:

- i) **částka ve výši 17 746 000 000 EUR v cenách roku 2018 (1 500 000 000 EUR v běžných cenách)** z prostředků na evropské strategické investice;

- ii) **částka ve výši 10 000 000 000 EUR v cenách roku 2018 (11 285 493 000 EUR v běžných cenách)** 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) **částka ve výši 5 767 524 000 EUR v cenách roku 2018 (6 500 000 000 EUR v běžných cenách)** z prostředků na obranu pro účely specifického cíle uvedeného v čl. 3 odst. 2 písm. a) bodě ii);
- b) **částka ve výši 8 650 000 000 EUR** pro účely specifického cíle uvedeného v čl. 3 odst. 2 písm. b), **z čehož až 15 %, pod podmínkou uplatnění na trhu, na přeshraniční projekty v oblasti obnovitelné energie; Pokud je dosaženo 15 % prahu, zvýší Evropská komise tuto částku až na 20 % pod podmínkou uplatnění na trhu.**
- c) **částka ve výši 2 662 000 000 EUR v cenách roku 2018 (3 000 000 000 EUR v běžných cenách)** 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% 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 hodnoticí činnosti, včetně systémů informačních technologií na úrovni organizace. Tuto částku lze rovněž použít k financování doprovodných opatření na podporu přípravy projektů **zejména na poskytování poradenství navrhovatelům projektů v oblasti možností financování s cílem pomoci při strukturování jejich projektového financování.**

5. Rozpočtové závazky na opatření trvajících 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, do 31. prosince 2022 se výběr projektů způsobilých pro financování provádí při respektování výše prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti . Od 1. ledna 2023 se zdroje převedené do**

programu, které nebyly přiděleny na projekt dopravní infrastruktury, dají k dispozici *formou soutěže* 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.

9a. Aniž je dotčen čl. 4 odst. 9, mohou být v rámci digitálního odvětví zdroje přidělené členským státům v rámci sdíleného řízení na jejich žádost převedeny do programu, včetně doplnění financování způsobilých akcí podle čl. 9 odst. 4 až do výše 100 % celkových způsobilých nákladů, aniž je dotčena zásada spolufinancování stanovená v článku 190 finančního nařízení a v pravidlech pro státní podporu. Tyto zdroje se použijí pouze 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 Uníí 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 práva Unie s cílem zajistit řádné finanční řízení a chránit své finanční zájmy;

– *poskytuje reciprocitu v přístupu k podobným programům v třetí zemi, zejména v oblasti zadávání veřejných zakázek;*

2. 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, podle podmínek stanovených v pracovních programech uvedených v článku 19 *a podle ustanovení článku 8 nařízení (EU) č. 1315/2013.*

Článek 6

Provádění a formy financování z prostředků EU

1. Program se provádí v rámci přímého řízení v souladu s finančním nařízením nebo v rámci nepřímého řízení společně s financujícími subjekty uvedenými v čl. 62 odst. 1 písm. c) finančního nařízení.
2. Program může poskytovat financování ve formě **grantů a zadávání veřejných zakázek**, jak je stanoveno ve finančním nařízení. Může **rovněž** přispívat na operace kombinování zdrojů v souladu s nařízením o fondu InvestEU a hlavou X finančního nařízení. ***V odvětví dopravy nepřesáhne příspěvek Unie na operace kombinování zdrojů 10 % rozpočtové částky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) bodě i). V odvětví dopravy lze operace kombinování zdrojů***

využívat pro akce související s inteligentní, interoperabilní, udržitelnou, inkluzivní, přístupnou, bezpečnou a zabezpečenou mobilitou, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 2 písm. b).

3. Komise může delegovat pravomoc provádět část programu výkonným agenturám v souladu s článkem [69] finančního nařízení s ohledem na optimální řízení a požadavky efektivity 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 obnovitelné energie ***přispívají k dekarbonizaci, dokončení vnitřního trhu s energií a zvýšení bezpečnosti dodávek. Tyto projekty*** musí být součástí dohody o spolupráci nebo jiného druhu dohody mezi ***alespoň dvěma*** členskými státy, příp. mezi ***alespoň jedním členským státem*** a třetí zemí nebo třetími zeměmi, jak je stanoveno ***v článku 8, 9, 11 a 13*** směrnice (EU); ***2018/2001***. Tyto projekty se určí v souladu s obecnými kritérii procesem stanoveným 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, jímž dále upřesní specifická výběrová kritéria, ***aniž jsou dotčena kritéria pro udělování grantů stanovená v článku 13***, a podrobně stanoví náležitosti procesu výběru projektů, a zveřejní metodiky pro hodnocení příspěvku projektů k obecným kritériím a ***pro posouzení analýzy nákladů a přínosů*** uvedené v části IV přílohy.
3. Studie zaměřené na rozvoj a identifikaci přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie budou způsobilé k čerpání finančních prostředků podle tohoto nařízení.
4. Přeshraniční projekty v oblasti obnovitelné energie 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 ***je pro všechny podporované projekty povinná, je provedena transparentním, vyčerpávajícím a úplným způsobem a poskytuje*** důkazy o významných úsporách

nákladů a/nebo existenci přínosů z hlediska udržitelnosti, integrace systémů, **environmentální udržitelnost**, 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, nesmí překročit částku potřebnou k tomu, aby se projekt realizoval nebo se stal komerčně životaschopným, **a musí být v souladu s ustanoveními čl. 14 odst. 3.**

6. **Program stanoví možnost koordinovaného financování pomocí podpůrného rámce pro zavádění obnovitelné energie podle čl. 3 odst. 5 směrnice (EU) 2018/2001 a spolufinancování mechanismu Unie pro financování energie z obnovitelných zdrojů uvedeného v čl. 33 nařízení (EU) 2018/1999.**

Komise pravidelně posuzuje využívání fondů s ohledem na referenční částku v čl. 4 odst. 2 písm. b) na přeshraniční projekty v oblasti obnovitelné energie. V návaznosti na toto posouzení, při neexistenci dostatečného tržního využití přeshraničních projektů v oblasti obnovitelných zdrojů energie, se pro splnění cílů transevropských energetických sítí vymezených v čl. 3 odst. 2 písm. b) pro způsobilé akce uvedené v čl. 9 odst. 3 a rovněž od roku 2024 může použít nevyužitý rozpočet určený na přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, který může být použit ke spolufinancování mechanismu Unie pro financování energie z obnovitelných zdrojů zřízeného podle nařízení (EU) 2018/1999.

Komise stanoví prostřednictvím prováděcího aktu zvláštní pravidla pro spolufinancování součástí přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie v rámci Nástroje pro propojení Evropy a mechanismu financování zřízeného podle článku 33 nařízení (EU) 2018/1999. Použije se postup podle článku 22.

Článek 8

Projekty společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu

1. Projekty společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu **jsou projekty, u nichž se očekává, že významně přispějí ke strategickým cílům konektivity Unie a /nebo**

poskytují síťovou infrastrukturu podporující digitální transformaci hospodářství a společnosti, jakož i evropský jednotný digitální trh.

1a. Projekty společného zájmu v oblasti infrastruktury pro digitální konektivitu splňují níže uvedená kritéria:

- a) přispívají ke konkrétnímu cíli uvedenému v čl. 3 odst. 2 písm. c);**
- b) zavádějí nejlepší dostupnou a pro konkrétní projekt nejvhodnější technologii a současně nabízejí nejlepší možnou rovnováhu z hlediska kapacity toku údajů, bezpečnosti přenosu, odolnosti sítě, kybernetické bezpečnosti a nákladové efektivnosti.**

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) opatření přispívající k zavádění sítí a přístup k vysoce kapacitním sítím, včetně sítí 5G a další nejmodernější připojení, v souladu s cíli strategie EU pro strategické připojení v oblastech, kde se nacházejí socioekonomičtí aktéři, se v souladu s částí V přílohy stanoví jako priorita s přihlédnutím k jejich potřebám týkajícím se konktivity a dodatečného pokrytí oblasti včetně domácností 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) ■ opatření přispívající k zavádění koridorů 5G *podél velkých dopravních cest včetně transevropských dopravních sítí* mají prioritu, aby se zajistilo pokrytí podél velkých dopravních cest, aby se umožnilo nepřerušované poskytování synergických digitálních služeb, přičemž se zohlední jeho sociálně-ekonomický význam ve srovnání se *veškerými v současnosti zavedenými technologickými řešeními v rámci přístupu zaměřeného na budoucnost*. Orientační seznam projektů, které by mohly využít podpory, je obsažen v části V přílohy;**

- d) projekty zaměřené na zavádění *nebo výrazné zlepšení* přeshraničních páteřních sítí mezi Uní 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 *velmi vysoké* kapacity těchto sítí elektronických komunikací;

- 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.

KAPITOLA III ZPŮSOBILOST

Článek 9

Způsobilé akce

1. Pro financování jsou způsobilá pouze opatření přispívající ke splnění cílů uvedených v článku 3 *a to s přihlédnutím k dlouhodobým závazkům v oblasti dekarbonizace*. K těmto opatřením mohou patřit studie, práce a další doprovodná opatření nezbytná pro řízení a provádění programu a hlavních směrů pro konkrétní odvětví. *Studie jsou způsobilé, pouze pokud se týkají projektů způsobilých v rámci tohoto programu.*
2. V odvětví dopravy jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení *pouze* tato opatření:
 - a) opatření týkající se účinných, propojených, *interoperabilních 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 v tomto nařízení, jakož i městských uzlů, multimodálních logistických platforem, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy hlavní sítě a propojení s letišti* 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 v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, jakož i opatření uvedené v části III **oddílu 2** přílohy k tomuto nařízení, **opatření uvedená v části III oddílu 3 přílohy k tomuto nařízení, opatření týkající se studií pro rozvoj globální sítě a opatření týkající se námořních a vnitrozemských přístavů souhrnné sítě v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013;**
 - iiia) **opatření za účelem rekonstrukce chybějících regionálních železničních propojení v rámci sítě TEN-T, která byla zrušena nebo demontována;**
 - 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, **propojení s letišti a multimodálních logistických platforem**, 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.
- b) Opatření pro inteligentní, **interoperabilní**, udržitelnou, **multimodální**, inkluzivní, **přístupnou**, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu;
- i) opatření na podporu mořských dálnic podle článku 21 nařízení (EU) č. 1315/2013 **zaměřená na přeshraniční pobřežní námořní dopravu;**
 - ii) opatření na podporu systémů telematických aplikací v souladu s článkem 31 nařízení (EU) č. 1315/2013 **pro příslušné způsoby dopravy, mimo jiné zejména:**
 - **na železnici: ERTMS;**
 - **v případě vnitrozemských vodních cest: říční informační služby (RIS);**

- *v silniční dopravě: inteligentní dopravní systémy (ITS);*
 - *v námořní dopravě: VTMISS a služby e-Maritime, včetně služeb jednotného portálu, jako je jednotný námořní portál, přístavních systémů a příslušných celních informačních systémů;*
 - *v letecké dopravě: 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 hlučnosti železniční nákladní dopravy;**
- iv) opatření na podporu nových technologií a inovací, včetně automatizace, zlepšených dopravních služeb, modální integrace a infrastruktury pro alternativní pohonné hmoty **pro všechny druhy dopravy** v souladu s článkem 33 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- v) opatření pro odstranění překážek v interoperabilitě, zejména při dosahování koridorových /síťových účinků, **v souladu s čl. 3 písm. o) nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření na podporu zvýšení železniční nákladní dopravy, včetně zařízení pro automatickou změnu trati;**
- va) opatření pro odstranění překážek v interoperabilitě, **konkrétně městských uzlů definovaných v článku 30 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 **zejména** i vůči změně klimatu a přírodním katastrofám **a odolnost vůči hrozbám pro energetickou bezpečnost;**
- vii) opatření pro zlepšení dostupnosti dopravní infrastruktury **pro všechny druhy dopravy a všechny uživatele, zejména pro uživatele se sníženou pohyblivostí,** v souladu s článkem 37 nařízení (EU) č. 1315/2013;

ix) **opatření ke zlepšení přístupnosti a dostupnosti pro účely bezpečnosti a civilní ochrany a opatření pro přizpůsobení dopravní infrastruktury pro účely kontrol na vnějších hranicích Unie s cílem usnadnit dopravní toky.**

c) Podle konkrétního cíle uvedeného v čl. 3 odst. 2 písm. a) bodě ii) **a v souladu s čl. 11a opatření nebo specifická opatření v rámci akce, která podporují nové nebo stávající části transevropské dopravní sítě vhodné pro vojenskou přepravu, za účelem jejího přizpůsobení požadavkům na infrastrukturu dvojího užití.**

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

a) opatření podporující **zavádění a zpřístupňování sítí s velmi vysokou kapacitou včetně 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 systému 5G všech hlavních dopravních cest, včetně transevropských dopravních sítí;

d) opatření podporující **zavádění nových nebo modernizaci stávajících páteřních sítí včetně pomoci podmořských kabelů, v členských státech a mezi nimi a mezi Uníí a třetími zeměmi;**

- 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 *mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím*

1. Opatření přispívající *současně* 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 *a využít vyšší míru spolufinancování v souladu s článkem 14*. Tato opatření budou prováděna prostřednictvím 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 *prvky synergie s kterýmkoli z jiných odvětví*, které se nemusí vztahovat ke způsobilým opatřením podle čl. 9 odst. 2, 3 nebo 4, pokud splňují všechny tyto požadavky:
 - a) náklady na tyto prvky *synergie* nepřekračují 20 % celkových způsobilých nákladů opatření; a dále
 - b) tyto prvky *synergie* se vztahují k dopravě, energetice nebo digitálnímu odvětví; a dále
 - c) tyto prvky *synergie* 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 *včetně společných podniků*;
 - 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 *v oblasti dopravy, energetiky a digitalizace* 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 *včetně regionálních nebo místních orgánů*. *Pokud členský stát s předložením nesouhlasí, informuje o tom odpovídajícím způsobem.*

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

Zvláštní požadavky způsobilostykající se opatření souvisejících s přizpůsobením sítí TEN-T na civilně-obranné dvojí užití

1. *Opatření přispívající k přizpůsobení hlavních nebo globálních sítí TEN-T, jak je definuje nařízení č. 1315/2013, s cílem umožnit civilně-obranné dvojí užití infrastruktury, podléhá těmto dodatečným požadavkům 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 vztahují na specializované sekce nebo uzly určené členskými státy v přílohách k vojenským požadavkům pro vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni,*

jak je přijala Rada dne 20. listopadu 2018¹, nebo na jakýkoli následující seznam, který byl následně přijat, a na jakýkoli další orientační seznam prioritních projektů, které mohou členské státy určit v souladu s akčním plánem pro vojenskou mobilitu;

- c) opatření se mohou týkat jak modernizace stávajících součástí infrastruktury, nebo výstavby nových součástí infrastruktury, přičemž zohledňují na požadavky na infrastrukturu uvedené v odstavci 2;*
- d) 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, který v případě potřeby stanoví požadavky na infrastrukturu použitelné pro určité kategorie opatření v oblasti infrastruktury dvojího užití a postup hodnocení opatření souvisejících se opatřeními v oblasti infrastruktury pro civilní ochranu.

Po průběžném hodnocení programu uvedeného v čl. 21 odst. 2 Komise může navrhnout rozpočtovému orgánu převedení nepřidělených prostředků z čl. 4 odst. 2 písm. a) bodu iii) do čl. 4 odst. 2 písm. a) bodu i). 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 ST 13674/18.

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 **pouze** tyto prvky:
 - a) hospodářský, sociální a environmentální dopad, **včetně dopadu na klima** (přínosy a náklady **životního cyklu projektu**), **spolehlivost, úplnost a transparentnost analýzy**;
 - b) aspekty týkající se inovací **a digitalizace**, bezpečnosti, interoperability a přístupnosti, **včetně osob se zdravotním postižením**;
 - c) přeshraniční rozměr, **propojení sítí a územní dostupnost, a to i pro nejvzdálenější regiony a ostrovy**;
 - ca) evropský přínos**;
 - d) synergie mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím;
 - e) připravenost opatření z hlediska vývoje projektu;
 - ea) správnost strategie zachování výsledků projektu navrhované pro dokončený projekt**;
 - f) racionalitu navrhovaného prováděcího plánu;
 - g) katalytický účinek finanční pomoci Unie na investici;
 - h) nutnost překonat finanční překážky, jako **jsou překážky vzniklé v důsledku nedostatečné obchodní životaschopnosti, vysoké počáteční náklady** nebo nedostatek finančních prostředků tržního původu;
 - ha) možnost dvojího užití v kontextu vojenské mobility**;
 - i) soulad s unijními a vnitrostátními plány v oblasti energetiky a klimatu, **včetně zásady, že na prvním místě je energetická účinnost**.
2. Při posuzování návrhů na základě kritérií pro udělení grantu se zohlední případně odolnost vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení zranitelnosti z hlediska klimatu a posouzení rizik, včetně příslušných adaptačních opatření.
3. Při posuzování návrhů na základě kritérií pro udělení grantu se zajistí, aby byla opatření podpořená z programu, která zahrnují technologie navigace, určování polohy a času, případně,

podle specifikací v pracovních programech, technicky slučitelná s programy EGNOS/Galileo a Copernicus.

4. V odvětví dopravy se při posuzování návrhů na základě kritérií pro udělení grantu uvedených 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. **Při posuzování se musí zhodnotit také to, zda provádění opatření financovaných z Nástroje pro propojení Evropy neskryvá nebezpečí, že by mohlo dojít k narušení přepravy zboží a osob po úseku tratě, kterého se projekt týká, a zda došlo k omezení těchto rizik.**
5. Pokud jde o opatření týkající se přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie, zohlední kritéria pro udělení grantu definovaná v pracovních programech a výzvách k podávání návrhů podmínky uvedené v čl. 7 odst. 4.
6. Pokud jde o opatření týkající se projektů společného zájmu v oblasti digitálního připojení, zohlední kritéria pro udělení grantu definovaná v pracovních programech a výzvách k podávání návrhů podmínky uvedené čl. 8 odst. 3.

Článek 14

Míra spolufinancování

1. U studií nepřekročí částka finanční pomoci Unie 50 % celkových způsobilých nákladů. V případě studií financovaných z prostředků převedených z Fondu soudržnosti jsou maximální mírou spolufinancování míry platné pro Fond soudržnosti, jak je uvedeno v odst. 2 písm. b).
2. U prací v odvětví dopravy se použije následující maximální míra 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. Míru spolufinancování lze v souladu s příslušnými právními předpisy Unie zvýšit 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 vnitrozemských vodních cest a interoperability železnic,** u opatření na podporu nových technologií a inovací, u opatření na zlepšení **infrastruktury pro zajištění bezpečnosti a u opatření, která mají upravit dopravní**

infrastrukturu pro účely kontrol na vnějších hranicích unie, až na 50 %. U opatření realizovaných v nejbližších regionech je míra spolufinancování nejvýše 70 %;

- 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. Pokud jsou nezbytné zdroje převedeny do programu podle čl. 4 odst. 9, lze míru spolufinancování zvýšit až na 85 %;*
- b) v případě částek převedených z Fondu soudržnosti jsou maximální mírou spolufinancování míry platné pro Fond soudržnosti, jak je uvedeno v nařízení (EU) XXX [CPR]. Tuto míru spolufinancování lze zvýšit u opatření týkajících se přeshraničních spojení podle podmínek uvedených v bodě c) tohoto odstavce **a u opatření týkajících se chybějících spojení až na 85 %;**
- 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; **míra spolufinancování použitelná v souladu s čl. 11 odst. 2 písm. a) na projekty prováděné v rámci společných řídicích struktur, včetně společných podniků, může být navíc zvýšena o 5 %.**
3. U prací v odvětví energetiky se použije následující maximální míra 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, **v případě prací realizovaných v nejbližších regionech činí nejvyšší částka spolufinancování 70 %;**
- b) míru spolufinancování lze zvýšit 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, až na 75 %.

4. U prací v digitálním odvětví se použije následující maximální míra spolufinancování: u prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. c) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 30 % celkových způsobilých nákladů. ***U prací prováděných v nejvzdálenějších regionech činí míra spolufinancování nejvýše 70 %.*** Míru spolufinancování lze zvýšit 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 Uníí a třetími zeměmi, až na 50 % a u opatření, kterými se zajišťuje gigabitové připojení socioekonomických aktérů, až na 75 %. Opatření v oblasti poskytování místního bezdrátového připojení v místních komunitách, ***jsou-li realizována prostřednictvím grantů nízké hodnoty, mohou být*** financována na základě finanční pomoci Unie až do 100 % způsobilých nákladů, aniž je tím dotčena zásada spolufinancování.
5. Maximální míra spolufinancování platná pro opatření ***uvedená v čl. 10 odst. 1*** bude nejvyšší maximální míra spolufinancování platná pro příslušná odvětví. ***Míra spolufinancování použitelná na tato opatření může být navíc zvýšena o 10 %.***

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 nebo čl. 11 odst. 4 tohoto nařízení nebo mezinárodní vody a kdy je opatření nezbytně nutné k dosažení cílů dotyčného 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 zajistit prostřednictvím zvláštních výzev k podávání návrhů.

Článek 17

Snížení výše grantů nebo jejich ukončení

1. Kromě důvodů uvedených v [čl. 4 odst. 131] finančního nařízení může být výše grantu **s výjimkou řádně odůvodněných případů** snížena z těchto důvodů:
 - a) opatření nebylo zahájeno do jednoho roku **v případě studií a 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 při jejich 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 dotyčným příjemcům se poskytne možnost, aby v přiměřené lhůtě předložili své připomínky.**
- 3a. **Dostupné prostředky na závazky plynoucí z uplatnění odstavce 1 nebo odstavce 2 se přidělí na jiné pracovní programy navržené v rámci odpovídajícího finančního krytí stanoveného v čl. 4 odst. 2.**

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. **Jejich provádění se řídí ustanoveními článku 62 finančního nařízení.** 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 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. 5 odst. 67] nařízení (EU) XXX [nařízení o společných ustanoveních] **bez dalšího posuzování** za předpokladu, že jsou v souladu s cíli dotyčného 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. **■**
 - 1a. ***Aby byla zajištěna transparentnost a předvídatelnost a aby došlo ke zvýšení kvality programu, vypracuje Komise do 31. prosince 2020 první víceleté pracovní programy, které by obsahovaly časový harmonogram výzev k předkládání návrhů na první tři roky programu, jejich témata a orientační rozpočet a dále plánovaný rámec, který by se vztahoval na celé období programu.***

2. Pracovní programy přijme Komise prostřednictvím prováděcího aktu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle článku 22 tohoto nařízení.
 3. *V odvětví energetiky se zvláštní pozornost věnuje projektům společného zájmu a souvisejícím opatřením za účelem dosažení větší integrace vnitřního trhu s energií, ukončení energetické izolace a odstranění problémových míst na propojeních mezi elektrizačními soustavami s důrazem na to, aby tyto projekty přispívaly k dosažení cíle zajistit do roku 2020 nejméně 10% a do roku 2030 nejméně 15 % propojení a aby projekty přispívaly k synchronizaci elektrizačních soustav se sítěmi EU.*
- 3a. *V souladu s čl. 200 odst. 2 nařízení (EU, Euratom) 2018/1046 může schvalující osoba případně organizovat dvoustupňové výběrové řízení následujícím způsobem:*
- a) *žadatelé předloží zjednodušenou dokumentaci obsahující relativně stručné informace, aby bylo možné předběžně vybrat projekty na základě omezeného počtu kritérií,*
 - b) *žadatelé, kteří byli předběžně vybráni, předloží po ukončení první fáze úplnou dokumentaci.*

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 na základě prováděcího aktu o výši finanční pomoci, která má být pro vybrané projekty nebo jejich části poskytnuta. Komise upřesní podmínky a způsob jejich provádění.*
2. *V průběhu plnění grantových dohod informuje Komise příjemce a příslušné členské státy o změnách ve výši grantu a o konečných vyplacených částkách.*
3. *Příjemci předloží bez předchozího schválení ze strany členských států zprávy uvedené v příslušných grantových dohodách. Komise zajistí členským státům přístup ke zprávám, pokud jde o opatření realizovaná na jejich území.*

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 byly** údaje pro monitorování provádění programu a jeho výsledků **vhodné pro hloubkovou analýzu dosaženého pokroku, mj. pro sledování vlivu na klima, a** aby byly shromažďovány účinně, efektivně a včas. Za tímto účelem se příjemcům finančních prostředků Unie, případně členským státům uloží přiměřené požadavky na vykazování.
- 3a. Komise zdokonalí specializovanou internetovou stránku, na které v reálném čase zveřejňuje mapu s prováděnými projekty spolu s příslušnými údaji (posouzení dopadu, hodnota, příjemce, prováděcí subjekt, stav provádění), a každé dva roky předkládá zprávu o dosaženém pokroku. V těchto zprávách se uvádějí informace o plnění programu podle jeho obecných a odvětvových cílů stanovených v článku 3, přičemž se upřesní, zda jsou v jednotlivých odvětvích plněny příslušné cíle, zda je celkový rozpočtový závazek v souladu s celkovou přidělenou částkou, zda probíhající projekty dosáhly dostatečné míry dokončení, zda jsou stále proveditelné a mohou být dokončeny.**

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 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*;
 -
 - d) za účelem *doplnění* části IV přílohy, pokud jde o identifikaci přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie, *a za účelem vypracování a aktualizace seznamu vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů*.
2. *S výhradou čl. 172 druhého odstavce Smlouvy o fungování EU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 tohoto nařízení:*
 - a) *za účelem změny části III přílohy, pokud jde o definici koridorů hlavní dopravní sítě a předem určené úseky globální sítě,*
 - b) *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 uvedeného v článku 23 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění 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 publicita

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.
- 2a. *V souladu s příslušnými právními předpisy Unie a členských států je nutné zajistit transparentnost a veřejné konzultace.***

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.

Komise posoudí účinnost a jednotnost politiky uvedené v nařízení (EU) č. 347/2013 a předá do 31. prosince 2020 toto posouzení Evropskému parlamentu a Radě spolu s výsledkem přehodnocení. V rámci posouzení Komise mj. zhodnotí cíle Unie v oblasti energetiky a klimatu na rok 2030, dlouhodobé závazky EU v oblasti dekarbonizace a zásadu „energetická účinnost v první řadě“. K posouzení bude případně přiložen legislativní návrh na přepracování tohoto nařízení.

3. Finanční krytí programu může zahrnovat i výdaje na technickou a správní pomoc nezbytné k zajištění přechodu na program 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 ... dne ...

Za Evropský parlament

předseda

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA

ČÁST I – UKAZATELE

Program bude pečlivě sledován na základě souboru ukazatelů určených k měření toho, do jaké míry 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, propojené multimodální sítě a infrastruktura pro inteligentní, interoperabilní , udržitelnou, inkluzivní, přístupnou a bezpečnou a zabezpečenou mobilitu.	Počet přeshraničních a chybějících spojení řešených s podporou Nástroje pro propojení Evropy (včetně opatření týkajících se městských uzlů, regionálních přeshraničních železničních spojení, multimodálních platforem, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů, spojení na letiště a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy hlavní a globální 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, která přispívají k bezpečnosti dopravy
		<i>Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k dostupnosti dopravy pro osoby se zdravotním postižením</i>
		<i>Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy</i>
	Uzpůsobení <i>dopravní infrastruktury k civilně-vojenskému dvojímu užití</i>	Počet součástí dopravní infrastruktury uzpůsobených tak, aby vyhovovaly požadavkům <i>na civilně-vojenské dvojí užití</i>

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
Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která zajišťují připojení 5G podél dopravních cest		
Počet opatření podporovaných z Nástroje		

		<p>pro propojení Evropy, která umožňují nové připojení k sítím s velmi vysokou kapacitou</p>
		<p>Počet opatření podporovaných z Nástroje pro propojení Evropy, která přispívají k digitalizaci odvětví energetiky a dopravy</p>

ČÁST II: ORIENTAČNÍ PROCENTNÍ PODÍLY PRO ODVĚTVÍ DOPRAVY

Rozpočtové zdroje uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) bodě i) ■ budou přiděleny takto:

- 60 % na opatření uvedená v čl. 9 odst. 2 písm. a): „Opatření pro efektivní, propojené **a multimodální** síť“;
- 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) budou přiděleny takto:

- **85 % na opatření uvedená v čl. 9 odst. 2 písm. a): „Opatření pro efektivní, propojené a multimodální síť“;**
- **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 **PŘESHRAŇIČNÍ SPOJENÍ V RÁMCI GLOBÁLNÍ SÍTĚ**

1. Koridory hlavní sítě a **orientační seznam** předem **určených přeshraničních a chybějících spojení**

„Atlantický“ koridor hlavní sítě		
Vytyčení trasy	<p>Gijón – León – Valladolid</p> <p>A Coruña – Vigo – Orense – León –</p> <p>Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao</p> <p>Tenerife / Gran Canaria – Huelva / Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba</p> <p>Algeciras – Bobadilla – Madrid</p> <p>Sines/Lisabon – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisabon – Aveiro – Leixões/Porto – řeka Douro</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre – Rouen – Paříž</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paříž – Méty – Mannheim/Štrasburk</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon</p>	
Přeshraniční spojení	Évora – Mérida	železniční doprava
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Řeka Douro (Via Navegável do Douro)	vnitrozemské vodní cesty
Chybějící	Tratě na Iberském poloostrově, které nejsou	železniční doprava

<i>spojení</i>	<i>interoperabilní s rozchodem UIC</i>	
----------------	--	--

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

„Středomořský“ koridor hlavní sítě		
Vytyčení trasy	<p>Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona</p> <p>Madrid – Valencie – Sagunto – Teruel – Zaragoza</p> <p>Sevilla – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona / Palma de Mallorca – Barcelona</p> <p>Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Janov/Lyon – La Spezia/Turín – Novara – Milán – Bologna/Verona – Padova – Benátky – Ravenna/Terst/Koper – Lublaň – Budapešť</p> <p>Lublaň/Rijeka – Záhřeb – Budapešť – ukrajinská hranice</p>	
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		
Vytyčení trasy	<p>Luleå – Helsinky – Tallinn – Riga</p> <p>Ventspils – Riga</p> <p>Riga – Kaunas</p> <p>Klaipeda – Kaunas – Vilnius</p> <p>Kaunas – Varšava</p> <p>Běloruská hranice – Varšava – Lodž/Poznaň – Frankfurt nad Odrou – Berlín – Hamburk – Kiel</p> <p>Lodž – Katowice/Vratislav</p> <p>Ukrajinská hranice – Řešov – Katowice – Vratislav – Falkenberg – Magdeburg</p> <p>Štětín/Svinoústí – Berlín – Magdeburg – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Brémy – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Antverpy</p> <p>Hannover/Osnabrück – Kolín – Antverpy</p>	
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: <i>část nové železniční baltské tratě plně interoperabilní s rozchodem UIC</i>	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		
Vytyčení trasy	<p><i>Britská hranice – Dublin – Shannon Foynes / Cork</i></p> <p><i>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre /Calais/</i></p> <p><i>Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/</i></p> <p><i>Antverpy/Rotterdam – Amsterdam</i></p> <p>■</p> <p>■</p> <p><i>Britská hranice – Lille – Brusel</i></p> <p>Amsterdam – Rotterdam – Antverpy – Brusel – Lucemburk</p> <p>Lucemburk – Méty – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille</p> <p>Lucemburk – Méty – Štrasburk – Basilej</p> <p>Antverpy/Zeebrugge – Gent – <i>Calais/Dunkerque/Lille – Paříž – Rouen – Le Havre</i></p>	

Přeshraniční <i>spojení</i>	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 průplav <i>a</i> průplav Bocholt-Herentals ■	vnitrozemské vodní cesty

Koridor hlavní sítě „Východ-východní Středomoří“		
<p>Vytyčení trasy</p>	<p>Hamburk – Berlín</p> <p>Rostock – Berlín – Drážďany</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Drážďany</p> <p>Drážďany – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem / Poříčany – Kolín</p> <p>Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň/Bratislava – Budapešť – Arad – Temešvár – Krajova – Calafat – Vidin – Sofie</p> <p>Sofie – hranice Republiky Srbsko / hranice Severní Makedonie</p> <p>Sofie – Plovdiv – Burgas / turecká hranice</p> <p>■ Turecká hranice – Alexandroupoli – Kavala – Soluň – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Hranice Severní Makedonie – Soluň</p> <p>Sofie – Soluň – Atény – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka</p> <p>Atény – Patras/Igoumenitsa</p>	
<p>Přeshraniční spojení</p>	<p>Drážďany – Praha/Kolín</p> <p>Vídeň/Bratislava – Budapešť</p> <p>Békéscsaba – Arad – Temešvár</p> <p>Krajova – Calafat – Vidin – Sofie – Soluň</p> <p>Sofie – hranice Republiky Srbsko / hranice Severní Makedonie</p> <p>Turecká hranice – Alexandroupoli</p> <p>Hranice Severní Makedonie – Soluň</p>	<p>železniční doprava</p>

	Ioannina – Kakavia (albánská hranice)	silniční doprava
	<i>Drobeta Turnu Severin / Krajova – Vidin – Montana</i>	
	<i>Sofie – hranice Republiky Srbsko</i>	
	Hamburk – Drážďany – Praha – Pardubice	vnitrozemské vodní cesty
█	█	

„Rýnsko-alpský“ koridor hlavní sítě		
Vytyčení trasy	<p>Janov – Milán – Lugano – Basilej</p> <p>Janov – Novara – Brig – Bern – Basilej – Karlsruhe – Mannheim – Mohuč – Koblenz – Kolín nad Rýnem</p> <p>Kolín nad Rýnem – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam</p> <p>Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen</p> <p>Kolín nad Rýnem – Lutych – Brusel – Gent</p> <p>Lutych – Antverpy – Gent – Zeebrugge</p>	
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		
Vytyčení trasy	<p>Štrasburk – Stuttgart – Mnichov – Wels/Linec</p> <p>Štrasburk – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Norimberk – Řezno – Pasov – Wels/Linec</p> <p>Mnichov/Norimberk – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice</p> <p>Wels/Linec – Vídeň – Bratislava – Budapešť – Vukovar</p> <p>Vídeň/Bratislava – Budapešť – Arad – Moravice/Brašov/Krajova – Bukurešť – Giurgiu/Konstanca – Sulina</p>	
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 – hranice Republiky Srbsko	
	Bukurešť – Giurgiu – Ruse	
Dunaj (Kehlheim – Konstanca/Midia/Sulina) a související povodí Váhu , Sávy a Tisy	vnitrozemské vodní cesty	
Zlín – Žilina	silniční doprava	

	<i>Temešvár – hranice Republiky Srbsko</i>	silniční doprava
Chybějící spojení	Stuttgart – Ulm	železniční doprava
	Salcburk – Linec	
	▮ Krajova – <i>Bukurešť</i>	
	<i>Arad – Sighișoara – Brašov - Predeal</i>	
„Skandinávsko-středomořský“ koridor hlavní sítě		
Vytyčení trasy	<p>Ruská hranice – Hamina/Kotka – Helsinky – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro (<i>Hallsberg</i>)/<i>Linköping</i> – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm /<i>Örebro (Hallsberg)</i></p> <p>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – Kodaň – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>Kodaň – Kolding/Lübeck – Hamburk – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Brémy – Hannover – Norimberk</p> <p>Rostock – Berlín – <i>Halle</i>/Lipsko – <i>Erfurt</i>– Mnichov</p> <p>Norimberk – Mnichov – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Florencie</p> <p>Livorno / La Spezia – Florencie – Řím – Neapol – Bari – Taranto – Valletta/<i>Marsaxlokk</i></p> <p><i>Cagliari</i> – Neapol – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/<i>Marsaxlokk</i></p>	
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	
	<i>Göteborg – Oslo</i>	
	Kodaň – Hamburk: fixní spojení Fehmarnovy úžiny	silniční / železniční doprava

2. **Orientační seznam** předem *stanovených 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/Letterkenny – <i>britská hranice</i>	silniční doprava
Pau – Huesca	železniční doprava
Lyon – švýcarská hranice	železniční doprava
Athus – Mont-Saint-Martin	železniční doprava
<i>Breda – Venlo – Viersen – Duisburg</i>	<i>železniční doprava</i>
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
<i>Gallarate / Sesto Calende – švýcarská hranice</i>	<i>železniční doprava</i>
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 – <i>Cellödömölk</i> – 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
<i>Focșani – moldavská hranice</i>	<i>silniční doprava</i>
Budapešť – Osijek – Svilaj (hranice Bosny a Hercegoviny)	silniční doprava
Faro – Huelva	železniční doprava
Porto – Vigo	železniční doprava
Giurgiu – Varna ■	železniční doprava
Svilengrad – Pithio	železniční doprava

3. ***Součástí globální sítě, které se nacházejí v členských státech a které nemají pozemní hranici s jiným členským státem.***

ČÁST IV: IDENTIFIKACE PŘESHraniČNÍCH ÚSEJKŮ V OBLASTI OBNOVITELNÉ ENERGIE

1. Cíle přeshraniČních projektů v oblasti obnovitelné energie

PřeshraniČní projekty v oblasti obnovitelné energie podporují přeshraniČní spolupráci mezi členskými státy v oblasti plánování, vývoje a nákladově efektivního využívání obnovitelných zdrojů energie a napomáhají jejich integraci prostřednictvím zařízení na skladování energie *s cílem přispět k dosažení dlouhodobých cílů Unie v oblasti dekarbonizace.*

2. Obecná kritéria

Aby se projekt kvalifikoval jako přeshraniČní projekt v oblasti obnovitelné energie, musí splňovat všechna následující kritéria:

- a) musí být součástí dohody o spolupráci nebo jiného druhu dohody mezi *alespoň dvěma* členskými státy, příp. mezi *alespoň jedním členským státem a třetí zemí nebo* třetími zeměmi, jak je stanoveno v článku 8, 9, 11 *nebo 13* směrnice (EU) 2018/2001;
- b) musí umožňovat úspory nákladů při zavádění obnovitelných zdrojů energie, příp. být přínosem pro systémovou integraci, zabezpečení dodávek nebo inovace ve srovnání s obdobným projektem *nebo projektem v oblasti obnovitelných zdrojů energie* prováděným jedním z účastnických států samotným.
- 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 ■

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

f) znečišťování ovzduší a jiné místní znečištění **jako např. vlivy na místní přírodu a životní prostředí;**

g) inovace.

4. Proces

(1) Předkladatelé projektu, včetně členských států, potenciálně způsobilého pro výběr jako přeshraničního projektu v oblasti obnovitelné energie na základě dohody o spolupráci nebo jiného druhu dohody mezi **alespoň dvěma** členskými státy, příp. mezi **alespoň jedním členským státem a třetí zemí nebo** třetími zeměmi, jak je stanoveno v článku 8, 9, 11 **nebo 13** směrnice (EU) 2018/2001, a usilujícího o získání statusu přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie, předloží Komisi žádost o výběr jako přeshraniční projekty v oblasti obnovitelné energie. 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 obnovitelné energie nejméně jednou za rok.

(2) **Komise vytvoří skupinu pro přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, která je složena z jednoho zástupce každého členského státu a z jednoho zástupce Komise, která skupině předsedá. Skupina přijme jednací řád.**

(3) **Komise zorganizuje alespoň jednou za rok postup výběru přeshraničních projektů a po jejich vyhodnocení předloží skupině uvedené v odstavci 3 seznam způsobilých projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, které splňují kritéria stanovená v čl. 7 odst. 5.**

- (4) *Skupině uvedené v odstavci 3 se poskytují příslušné informace, kromě citlivých obchodních informací, o způsobilých projektech, které jsou uvedeny na seznamu předloženém Komisí, pokud jde o tato kritéria:*
- *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), stejně jako jeho celkové projektové náklady a způsobilé náklady uvedené v eurech,*
 - *informace o předpokládaném přínosu EU v souladu s bodem 2 písm. b) této přílohy a o předpokládaných nákladech a přínosech a předpokládaném přínosu EU v souladu s bodem 2 písm. c) této přílohy.*
- (5) *Skupina může na svá jednání zvát případně předkladatele způsobilých projektů, zástupce třetích zemí zapojených do těchto projektů a kterékoli jiné relevantní zúčastněné strany.*
- (6) *Na základě výsledků hodnocení se skupina dohodne na předběžném seznamu projektů, které mají být přeshraničními projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, který schválí v souladu s odstavcem 8.*
- (7) *Komise přijme na základě předběžného seznamu uvedeného v odstavci 7, s přihlédnutím k odstavci 10, prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci konečný seznam vybraných přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů, a zveřejní tento seznam na svých internetových stránkách. Tento seznam je přezkoumáván podle potřeby, nejméně však každé dva roky.*

- (8) *Skupina sleduje realizaci projektů z konečného seznamu a poskytuje doporučení, pokud jde o to, jak překonat případné zpoždění při jejich realizaci. Předkladatelé vybraných projektů poskytují za tímto účelem informace týkající se realizaci svých projektů.*
- (9) Komise se při výběru přeshraničních projektů v oblasti energie z obnovitelných zdrojů ■ vynasnaží, aby při identifikaci *těchto* projektů zajistila odpovídající geografickou vyváženost. Pro identifikaci projektů se mohou použít regionální seskupení.
- (10) Projekt nebude vybrán mezi přeshraniční projekty v oblasti energie z obnovitelných zdrojů nebo mu bude 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.

■

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

1. Gigabitové připojení *včetně připojení 5G a jiné moderní 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 *pokrytí dalších oblastí, mj. domácností*. Dostupný rozpočet bude členským státům přidělen geograficky vyváženým způsobem.

Prioritu mají opatření přispívající ke gigabitovému připojení, *včetně* připojení 5G a dalšího moderního 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 péče¹,
- ■ vzdělávací výzkumná centra v souvislosti se snahou *usnadnit mimo jiné používání vysoce výkonné výpočetní techniky, cloudových aplikací a dat velkého objemu*, překlenout digitální propast a inovovat vzdělávací systémy, zlepšovat výsledky učení, posilovat rovnost a efektivnost²,
- *souvislé bezdrátové širokopásmové pokrytí sítí 5G v případě městských oblastí do roku 2025.*

¹ Viz také: Sdělení o usnadnění digitální transformace v oblasti zdravotnictví a péče na jednotném digitálním trhu; posílení postavení občanů a budování zdravější společnosti (COM(2018)0233).

² Viz také: Sdělení Komise o akčním plánu digitálního vzdělávání (COM(2018)0022).

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:

- jsou prováděna subjektem veřejného sektoru ve smyslu níže uvedeného pododstavce, jenž je schopen naplánovat instalaci vnitřních či venkovních místních bezdrátových přístupových bodů ve veřejných prostorách 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 dále
- podporuje **široký nediskriminační** přístup k inovativním digitálním službám,
- používají společnou vizuální identitu, kterou poskytne Komise, a spojení se souvisejícími **vícejazyčnými** internetovými nástroji,
- **s cílem zajistit synergické působení, zvýšit kapacitu a zlepšit zkušenosti uživatelů umožňují tato opatření vytváření malých bezdrátových přístupových bodů pro připojení G5, jak je uvedeno ve směrnici EU/2018/1972,**
- 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) 2016/2102¹, které se zavází poskytovat

¹ 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).

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.

Dostupný rozpočet bude členským státům přidělen geograficky vyváženým způsobem.

Je-li to relevantní, bude zajištěna koordinace a provázanost s opatřeními financovanými z Nástroje pro propojení Evropy, která podporují přístup sociálně-ekonomických aktérů k sítím s velmi vysokou kapacitou schopným poskytovat gigabitové připojení, **včetně připojení 5G a jiného moderního připojení.**

3. Orientační seznam koridorů 5G **a páteřních přeshraničních spojů** 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 2025 nepřerušované pokrytí 5G¹, 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 CAM² a jako druhý krok opatření na delších úsecích s výhledem na rozsáhlejší zavedení CAM podél koridorů, jak se uvádí v tabulce níže (orientační seznam). Koridory TEN-T slouží k tomuto účelu jako základ, nicméně zavádění 5G se nemusí omezovat pouze na tyto koridory³.

Podpora je podle čl. 9 odst. 4 písm. d) poskytována rovněž na opatření, která podporují zavádění páteřních sítí, včetně podmořských kabelů spojujících členské státy a Unii s třetími zeměmi nebo spojujících evropské ostrovy, aby se zajistila nezbytná redundance pro tuto důležitou infrastrukturu a zvýšila kapacita a odolnost digitálních sítí v Unii.

¹ Připojení pro konkurenceschopný jednotný digitální trh – na cestě k evropské gigabitové společnosti (COM(2016)0587).

² Propojená a automatizovaná mobilita.

³ Úseky uvedené kurzivou leží mimo koridory hlavní sítě TEN-T, ale jsou zahrnuty do koridorů 5G.

„Atlantický“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Porto – Vigo ■
	Mérida – Évora
	<i>Paříž – Amsterdam – Frankfurt</i>
	<i>Aveiro – Salamanca</i>
	<i>San Sebastian – Biarritz</i>
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Méty – Paříž – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisabon
	Bilbao – Madrid – Lisabon
	<i>Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa</i>
Zavedení pátečních sítí, včetně podmořských kabelů	Azory / souostroví Madeira – 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 – <i>Koper</i> /Terst

„Středomořský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Budapešť – Záhřeb – Lublaň – Rijeka – Split – Dubrovník
	Lublaň – Záhřeb – Slavonski Brod – Bajakovo (srbská hranice)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek
	Montpellier – Narbonne – Perpignan - Barcelona – Valencie – Málaga – Tarifa s prodloužením do Narbonne – Toulouse
Zavedení pátečních sítí, včetně podmořských kabelů	Sítě podmořských kabelů Lisabon – Marseille – Milán
„Severomořsko-baltský“ koridor hlavní sítě	
Přeshraniční úseky pro experimentování v oblasti CAM	Varšava – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipeda
Delší úsek k rozsáhlejšímu zavedení CAM	Tallinn – Riga – Kaunas – litevsko-polská hranice – Varšava
	Bělorusko-litevská hranice – Vilnius – Kaunas – Klaipeda
	Via Carpathia: Klaipeda – Kaunas - Elk – Białystok – Lublin – Řešov – Barwinek – Košice
„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 – Temešvár – Sofie – hranice s Tureckem
	Bratislava – Košice
	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 nad Mohanem – Pasov – Vídeň – Bratislava – Budapešť – Osijek – Vukovar – Bukurešť – Konstanca
	Bukurešť – Jasy
	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 – hranice s Ruskem
	Oslo – Malmö – Kodaň – Hamburg – Würzburg – Norimberk – Mnichov – Rosenheim – Verona – Bologna – Neapol – Catania – Palermo
	Stockholm – Malmö
	Neapol – Bari – Taranto
	Aarhus – Esbjerg – Padborg