KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.7.2025 r.
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające instrument „Łącząc Europę” na lata 2028–2034, zmieniające rozporządzenie (UE) 2024/1679 i uchylające rozporządzenie (UE) 2021/1153

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

W dniu 16 lipca 2025 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący kolejnych wieloletnich ram finansowych na okres po 2027 r., obejmujący pulę środków finansowych w wysokości 81 428 000 000 EUR dla instrumentu „Łącząc Europę" (CEF) na inwestycje w sieci transeuropejskie w zakresie infrastruktury transportowej i energetycznej, w tym w projekty w dziedzinie mobilności wojskowej oraz energii odnawialnej. Niniejszy wniosek ma na celu ustanowienie podstawy prawnej CEF na lata 2028–2034.

• Przyczyny i cele

W celu osiągnięcia inteligentnego, zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu wzrostu gospodarczego UE potrzebuje nowoczesnej, wysokowydajnej i odpornej infrastruktury, która umożliwi połączenie i integrację sektorów transportowego i energetycznego w całej UE i we wszystkich jej regionach. Połączenia te mają kluczowe znaczenie dla swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług.

Transeuropejskie sieci transportowe i energetyczne:

- sprzyjają rozwojowi połączeń transgranicznych;
- zapewniają bezpieczeństwo UE;
- zwiększają konkurencyjność europejskiej społecznej gospodarki rynkowej;
- pomagają przeciwdziałać zmianie klimatu; oraz
- przyczyniają się do przezwyciężania izolacji i wzmacniania spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Do zwiększenia odporności i gotowości wojskowej UE potrzebne są również transeuropejskie sieci o dużej przepustowości.

Sprawne połączenia transportowe i energetyczne w całej Europie przyczynią się do dobrego funkcjonowania jednolitego rynku. Przyniosą one wymierne korzyści wszystkim obywatelom UE i przedsiębiorstwom w Europie, zwiększając efektywność i zrównoważony charakter podróży, transportu towarów oraz dostępu do bezpiecznej, dostępnej cenowo i niskoemisyjnej energii.

W tym celu CEF wspiera inwestycje zarówno w infrastrukturę transportową, jak i energetyczną, poprzez rozwój transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz udział w transgranicznych projektach dotyczących energii odnawialnej. W świetle rosnącego ryzyka związanego z zagrożeniami naturalnymi i technologicznymi, zmieniającymi się zagrożeniami bezpieczeństwa oraz innymi zakłóceniami konieczne jest zapewnienie, aby inwestycje realizowane w ramach CEF były oparte na analizie ryzyka i odporne na klęski żywiołowe, zgodnie z celami strategii UE na rzecz unii gotowości.

CEF koncentruje się na projektach o najwyższej wartości dodanej dla UE i stymuluje inwestycje w projekty o oddziaływaniu transgranicznym oraz w ogólnoeuropejskie systemy interoperacyjne, które muszą być finansowane również po 2027 r. Udzielając wsparcia projektom transgranicznym bezpośrednio na szczeblu UE, CEF pomaga przezwyciężać problemy z koordynacją wynikające z faktu, że projekty podlegają wielu jurysdykcjom. Dzięki efektywnemu sposobowi działania CEF eliminuje niedoskonałości rynku i pomaga

pozyskiwać dalsze inwestycje oraz finansowanie z innych źródeł, takich jak budżety krajowe, krajowe systemy taryf energetycznych i sektor prywatny, wykorzystując pełen zakres narzędzi dostępnych na mocy rozporządzenia finansowego.

W przypadku transportu CEF ma przyczynić się do ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej („TEN-T"), ze szczególnym uwzględnieniem ukończenia sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej do 2030 r. i 2040 r. Rozwój ogólnoeuropejskiej sieci transportu multimodalnego jest kluczowym warunkiem wzrostu i zrównoważonego rozwoju w Europie – od punktów wejścia, którymi są porty, po podstawowe połączenia lądowe niezbędne do funkcjonowania jednolitego rynku i zapewnienia łączności regionów. W tym kontekście CEF będzie się w szczególności koncentrował na projektach infrastrukturalnych o silnym wymiarze transgranicznym, takich jak projekt Rail Baltica, tunel bazowy Brenner, śródlądowa droga wodna Sekwana–Skalda, Brno–Bratysława, Saloniki–Bukareszt czy rozwój połączeń portów TEN-T z obszarami wewnątrz lądu.

W ścisłej koordynacji z Europejskim Funduszem Konkurencyjności oraz planami partnerstwa krajowego i regionalnego CEF wspiera również interoperacyjną, bezpieczną i inteligentną mobilność w sieci TEN-T (na przykład poprzez wdrażanie europejskich systemów zarządzania ruchem, takich jak europejski system zarządzania ruchem kolejowym lub usługi informacji rzecznej dla śródlądowych dróg wodnych, lub, w stosownych przypadkach, przez zapewnienie – poprzez interoperacyjność, normy lub terminale użytkownika – wzajemnych połączeń między tymi systemami a unijnymi systemami kosmicznymi, takimi jak Galileo, EGNOS i IRIS², służącymi odpowiednio do pozycjonowania, nawigacji i synchronizacji czasu oraz bezpiecznej łączności), a także pomaga UE w przechodzeniu na zrównoważoną, niskoemisyjną mobilność (na przykład poprzez zapewnienie zasilania statków w portach TEN-T energią elektryczną z lądu).

W ramach CEF można również inwestować w połączenia transgraniczne z państwami trzecimi, wdrażając rozszerzenie korytarzy TEN-T do krajów kandydujących. Dokonano tego na przykład w latach 2021–2027 w odniesieniu do połączeń z Ukrainą i Mołdawią, poprawiając funkcjonowanie korytarzy solidarnościowych oraz rozpoczynając prace przygotowawcze w celu dostosowania szerokości torów kolejowych w tych dwóch państwach do normy UE. Chociaż było to uzasadnione zarówno z uwagi na kryzys wywołany rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie, jak i w związku z oczekiwaną ściślejszą integracją Ukrainy i Mołdawii z rynkiem UE, takie inwestycje odciągają środki od projektów realizowanych na terytorium Unii.

Jeżeli projekty transgraniczne TEN-T nie zostaną ukończone, wydłużenie czasu i kosztów przewozu osób i towarów doprowadzi do strat gospodarczych wynikających ze spadku całkowitej produktywności oraz wolniejszego wzrostu handlu wewnątrzunijnego. Oznacza to spadek PKB o 0,4 % w 2030 r. i o 0,8 % w 2050 r. w porównaniu ze scenariuszem przewidującym ukończenie projektów transgranicznych TEN-T. Ponadto zatrudnienie w państwach członkowskich zmniejszyłoby się o 0,08 % w 2030 r. i o 0,13 % w 2050 r. w porównaniu z poziomem bazowym[1].

[1] Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. i in., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network* [Badanie uzupełniające dotyczące potrzeb w zakresie adaptacji do zmian klimatu i inwestycji transgranicznych niezbędnych do realizacji sieci TEN-T], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

CEF powinien również zapewniać finansowanie unijne na realizację cywilno-wojskowych projektów transportowych o podwójnym zastosowaniu, aby umożliwić płynną mobilność wojskową w całej UE. Obecna infrastruktura transportowa w UE (w tym TEN-T) nie pozwala na szybkie przemieszczanie się dużych oddziałów wojskowych oraz ciężkiego sprzętu i materiałów w krótkim czasie. Jest to istotny czynnik z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności Europy, który dostrzeżono we „Wspólnej białej księdze w sprawie obronności europejskiej – Gotowość 2030" przyjętej w dniu 19 marca 2025 r. CEF przyczynia się również do realizacji ogólnego celu europejskiej strategii na rzecz unii gotowości, jakim jest stworzenie bezpiecznej i odpornej Unii, której celem jest zagwarantowanie niezbędnych funkcji społecznych w każdych okolicznościach.

UE określiła cztery priorytetowe korytarze multimodalnej mobilności wojskowej obejmujące kolej, drogi, rzeki, morze i przestrzeń powietrzną, które wymagają znacznych i pilnych inwestycji w celu ułatwienia przemieszczania wojsk i sprzętu wojskowego. Obejmują one poszerzenie tuneli kolejowych, wzmocnienie mostów drogowych i kolejowych oraz rozbudowę terminali portowych i terminali portów lotniczych. Wraz z państwami członkowskimi i wspólnotą wojskową zidentyfikowano inwestycje priorytetowe w celu usunięcia najpilniejszych wąskich gardeł („hotspotów").

Jako kluczowe narzędzie służące do dokończenia budowy unii energetycznej CEF zapewni finansowanie dwóch rodzajów transgranicznych projektów energetycznych:

- projektów w zakresie infrastruktury energetycznej w sektorach przesyłu energii elektrycznej, wodoru i dwutlenku węgla, które mają znaczący wymiar transgraniczny i którym przyznano status projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem TEN-E;
- projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej, opartych na umowie o współpracy między państwami członkowskimi na podstawie dyrektywy w sprawie energii odnawialnej.

Projekty te mają kluczowe znaczenie dla: (i) poprawy bezpieczeństwa dostaw energii w UE i w sąsiadujących państwach trzecich; (ii) dekarbonizacji systemu energetycznego; (iii) ułatwienia integracji odnawialnych źródeł energii, zarówno lądowych, jak i morskich; (iv) lepszej integracji rynków energii; oraz (v) zapewnienia gospodarstwom domowym i przedsiębiorstwom w Europie dostępu do przystępnej cenowo energii; przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia konkurencyjności gospodarki europejskiej i dobrobytu ludzi.

W swoich konkluzjach w sprawie „Rozwoju zrównoważonej infrastruktury sieci elektroenergetycznej", zatwierdzonych przez Radę ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniu 30 maja 2024 r., Rada uznała „bezprecedensowe potrzeby inwestycji w sieci elektroenergetyczne zarówno na poziomie przesyłania, jak i dystrybucji, aby zapewnić wysoki stopień wzajemnych połączeń, zintegrowania i synchronizacji europejskiego systemu elektroenergetycznego", zwróciła się do Komisji „o zastanowienie się nad sposobami zwiększenia ogólnych inwestycji w infrastrukturę sieci elektroenergetycznej" i podkreśliła, „że aby odpowiednio reagować na zwiększone potrzeby inwestycyjne w zakresie projektów rozwoju sieci lądowej i morskiej oraz zaoferować wsparcie w ich zakresie, potrzebny jest solidny instrument »Łącząc Europę«".

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Nadrzędnym celem CEF jest wspieranie realizacji celów polityki UE w sektorach transportowym i energetycznym w odniesieniu do sieci transeuropejskich oraz współpracy transgranicznej w zakresie energii odnawialnej poprzez umożliwianie lub przyspieszanie inwestycji w projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania oraz poprzez wspieranie współpracy transgranicznej w zakresie produkcji energii odnawialnej.

W sektorze transportowym CEF przyczynia się do realizacji długoterminowego celu UE polegającego na ukończeniu sieci bazowej TEN-T do 2030 r.[2], ukończenia rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r. oraz, w stosownych przypadkach, postępach w kierunku ukończenia sieci kompleksowej TEN-T do 2050 r. poprzez przygotowawcze prace studyjne. W szczególności w odniesieniu do ukończenia sieci bazowej decydujące znaczenie będą miały następne wieloletnie ramy finansowe (WRF).

Inwestycje finansowane w ramach CEF wspierają także przejście na czystą, interoperacyjną i multimodalną mobilność. CEF przyczynia się również do rozwoju europejskiej sieci kolei dużych prędkości mającej na celu połączenie stolic UE (w tym za pomocą pociągów nocnych) oraz do przyspieszenia kolejowych przewozów towarowych.

W sektorze energetycznym CEF uzupełnia ramy transeuropejskich sieci energetycznych (TEN-E) oraz proces wyboru projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania. Zgodnie z rozporządzeniem TEN-E do inwestycji w projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania stosuje się następującą trzyetapową logikę: po pierwsze, priorytet w realizacji inwestycji powinien mieć rynek. Po drugie, jeśli rynek nie realizuje inwestycji, należy rozważyć rozwiązania regulacyjne i w razie potrzeby dostosować odpowiednie ramy regulacyjne. Po trzecie, jeśli dwa pierwsze etapy nie wystarczą do realizacji niezbędnych inwestycji w projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, w ostateczności dotacje w ramach CEF można przyznać kwalifikującym się projektom będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania. CEF uzupełnia również mechanizmy współpracy określone w dyrektywie w sprawie energii odnawialnej, takie jak transfery statystyczne, wspólne projekty lub wspólne systemy wsparcia.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Infrastruktura transportowa i energetyczna oraz produkcja energii będą w różnym stopniu wspierane przez różne programy i instrumenty finansowe UE, w tym CEF, plany partnerstwa krajowego i regionalnego, Europejski Fundusz Konkurencyjności, program „Horyzont Europa” oraz „Globalny wymiar Europy”.

Ważne jest jak najbardziej efektywne wykorzystanie różnych unijnych programów i instrumentów finansowania, a tym samym maksymalne zwiększenie komplementarności i wartości dodanej inwestycji wspieranych przez UE. Należy to osiągnąć dzięki nowej

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

strukturze WRF, utrzymaniu spójności między odpowiednimi programami UE, unikaniu powielania działań oraz koncentrowaniu się na inwestycjach o wysokiej unijnej wartości dodanej.

W tym kontekście CEF powinien koncentrować się na wspieraniu: (i) projektów o wymiarze transgranicznym w sieciach TEN-T i TEN-E, (ii) projektów na rzecz płynnej mobilności wojskowej w całej UE oraz (iii) projektów w dziedzinie współpracy w zakresie energii odnawialnej. Inwestycje w sieć TEN-T w ramach planów partnerstwa krajowego i regionalnego powinny stanowić uzupełnienie inwestycji w ramach CEF.

Należy wspierać rozszerzenie korytarzy TEN-T na kraje kandydujące oraz infrastrukturę transportową i energetyczną w państwach trzecich w ścisłej koordynacji z programem „Globalny wymiar Europy".

Kontynuowany będzie ścisły proces współtworzenia realizowany w ramach współpracy sektora badań naukowych i innowacji i CEF, w szczególności w odniesieniu do dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu, ale również w odniesieniu do energii. Program „Horyzont Europa" będzie nadal wspierał badania naukowe i innowacje w dziedzinie transportu i energii. Europejski Fundusz Konkurencyjności będzie obejmował zwiększanie skali i wdrażanie najnowocześniejszych innowacyjnych rozwiązań w zakresie dekarbonizacji, cyfryzacji, zrównoważoności i odporności transportu i energii (np. nowa generacja europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym wspieranego przez sztuczną inteligencję i technologie chmury obliczeniowej, cywilno-wojskowy prom przyszłości o zerowej emisji). W szczególności należy określić najlepsze połączenie kapitału prywatnego i publicznego dla takich inwestycji.

Działania w ramach CEF powinny być wykorzystywane do usuwania niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych warunków inwestycyjnych w sposób proporcjonalny, nie powielając ani nie wypierając finansowania prywatnego, oraz powinny zapewniać wyraźną unijną wartość dodaną. W tym względzie CEF oraz środki unii oszczędności i inwestycji[3] mogą wzajemnie się wspierać, ponieważ finansowanie publiczne może skutecznie ograniczać ryzyko dużych projektów infrastrukturalnych i przyciągać inwestycje prywatne w UE, tworząc znaczący efekt mnożnikowy. Jednocześnie rosnąca dostępność efektywnych przedsiębiorstw zbiorowego inwestowania, takich jak europejskie długoterminowe fundusze inwestycyjne (ELTIF), może skutecznie pobudzać długoterminowe inwestycje w projekty infrastrukturalne dokonywane przez inwestorów instytucjonalnych i innych inwestorów prywatnych, jednocześnie uzupełniając i zwiększając finansowanie dostępne w ramach CEF. Zapewni to również spójność między działaniami w ramach programu a unijnymi zasadami pomocy państwa, w tym projektami wielokrajowymi, takimi jak ważne projekty stanowiące przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI), i pozwoli uniknąć nadmiernych zakłóceń konkurencji na jednolitym rynku.

Cele Unii w zakresie transportu i energii muszą być realizowane w sposób zapewniający konkurencyjność, wzrost gospodarczy, spójność i bezpieczeństwo, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z polityką w dziedzinie klimatu i ochrony środowiska. Inwestycje powinny wspierać osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., zapobiegać utracie różnorodności biologicznej oraz ograniczać lub eliminować zanieczyszczenia, zgodnie z polityką i prawem UE. W stosownych przypadkach do projektów można włączyć

[3] COM(2025) 124 final.

rozwiązania oparte na przyrodzie, ponieważ często zwiększają one odporność na zmianę klimatu, są opłacalne i przynoszą korzyści społeczeństwu.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Sieci transeuropejskie są objęte art. 170 TFUE, który stanowi, że „Unia przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki".

Prawo UE do działania w dziedzinie finansowania infrastruktury określone jest w art. 171 TFUE, zgodnie z którym Unia „może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, popierane przez Państwa Członkowskie, (...) w szczególności poprzez analizy możliwości wykonania, gwarancje kredytowe lub bonifikaty oprocentowania".

W art. 172 TFUE przewidziano, iż „wytyczne i inne środki określone w artykule 171 ustęp 1 są przyjmowane przez Parlament Europejski i Radę, stanowiące zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów".

Współpraca transgraniczna w dziedzinie energii odnawialnej jest objęta art. 194 ust. 1 TFUE, który stanowi, że „[w] ramach ustanawiania lub funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz z uwzględnieniem potrzeby zachowania i poprawy stanu środowiska, polityka Unii w dziedzinie energetyki ma na celu, w duchu solidarności między państwami członkowskimi: a) zapewnienie funkcjonowania rynku energii; b) zapewnienie bezpieczeństwa dostaw energii w Unii; [oraz] c) wspieranie efektywności energetycznej i oszczędności energii, jak również rozwoju nowych i odnawialnych form energii".

W tym celu, zgodnie z art. 194 ust. 2 TFUE, „Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, ustanawiają środki niezbędne do osiągnięcia celów, o których mowa w [art. 194 ust.] 1".

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Skala i charakter problemów, na które ukierunkowany jest CEF, wymagają w szczególności działań na szczeblu UE, ponieważ mają one z natury wymiar ogólnounijny i mogą być skuteczniej rozwiązywane na poziomie UE, co prowadzi do większych korzyści, szybszej realizacji i obniżenia kosztów, jeżeli Komisja koordynuje działania państw członkowskich.

Finansowanie unijne jest także właściwym sposobem na sprostanie wyzwaniom finansowym, z jakimi zazwyczaj borykają się projekty transgraniczne. Nierówny podział korzyści wynikających z projektów oraz ich kosztów między poszczególne zainteresowane państwa członkowskie utrudnia finansowanie takich projektów wyłącznie ze źródeł krajowych.

• Proporcjonalność

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności i wchodzi w zakres działań w dziedzinie sieci transeuropejskich, jak określono w art. 170 i art. 194 TFUE w odniesieniu do transgranicznych projektów w dziedzinie energii odnawialnej. Działanie przewidziane w niniejszym wniosku ogranicza się wyłącznie do unijnego wymiaru infrastruktury transportowej i energetycznej oraz transgranicznego wdrażania odnawialnych źródeł energii.

- **Wybór instrumentu**

Zarówno instrument prawny, jak i rodzaj działań (tzn. finansowanie) są określone w TFUE, który zapewnia podstawę prawną dla CEF oraz stanowi, że zadania, cele priorytetowe i organizacja sieci transeuropejskich mogą zostać określone w rozporządzeniach.

3. WYNIKI OCEN RETROSPEKTYWNYCH, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny retrospektywne/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Ocena *ex post* CEF na lata 2014–2020 oraz ocena śródokresowa CEF na lata 2021–2027 są prowadzone równolegle i znajdują się na zaawansowanym etapie.

W przypadku CEF na lata 2014–2020 w sektorze transportowym wszystkie umowy o udzielenie dotacji zakończyły się z końcem 2024 r. Jak dotąd ponad połowa projektów została zamknięta. Wskaźnik wykorzystania budżetu w tych projektach wynosi 91,3 % w odniesieniu do kwoty określonej w ostatniej obowiązującej umowie o udzielenie dotacji. Biorąc pod uwagę ten wysoki wskaźnik wykorzystania środków, bardzo duża część zamkniętych projektów osiągnęła swoje cele określone w umowie o udzielenie dotacji (np.: postępy w realizacji odcinków transgranicznych, wdrażaniu ERTMS, poprawie połączeń portów z obszarami wewnątrz lądu, modernizacji śródlądowych dróg wodnych itp.).

W przypadku CEF na lata 2014–2020 w sektorze energetycznym portfel obejmował 149 działań, z których 141 zostało już zakończonych. Osiem działań, w tym duże projekty budowlane w sektorze energii elektrycznej, jest w toku. Ogólny postęp finansowy całego portfela CEF-1 na koniec 2024 r. wyniósł 58 %.

Większość budżetu na transport i większa część budżetu na energetykę w ramach obecnego CEF na lata 2021–2027 zostały już przeznaczone na projekty. Budżet na mobilność wojskową w ramach CEF Transport (1,7 mld EUR) został przyspieszony po pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę i w całości rozdysponowany. Ostatnie środki przydzielono na początku 2024 r., nie pozostawiając żadnych zasobów na pozostałe cztery lata obowiązywania bieżących WRF. Do końca 2024 r. zakończono realizację kilku projektów (np. infrastruktura paliw alternatywnych, bezpieczne i chronione parkingi). W ramach CEF Energia wybrano około 166 projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania w ramach pierwszej listy takich projektów, spośród których 41 otrzymało finansowanie w ramach naboru z 2024 r., co potwierdza znaczną skalę potrzeb w zakresie finansowania transgranicznej infrastruktury energetycznej.

Biorąc pod uwagę, że inwestycje w infrastrukturę są procesem długoterminowym, jest zbyt wcześnie, aby mierzyć rezultaty CEF na lata 2021–2027. CEF zapewnił 1,5 mld EUR bezzwrotnego wsparcia w formie dotacji, usprawniając połączenia transgraniczne między UE a Ukrainą oraz zwiększając przepustowość przez korytarze solidarnościowe i korytarze TEN-T.

Wstępne ustalenia w obu ocenach CEF potwierdzają, że jak dotąd program funkcjonuje sprawnie. Instrument opracowano w sposób odpowiedni, aby zaradzić historycznemu brakowi finansowania infrastruktury transgranicznej o wysokiej unijnej wartości dodanej poprzez zagwarantowanie finansowania tych projektów w ramach odrębnego instrumentu. Jest on spójny z innymi unijnymi instrumentami finansowania i politykami, w szczególności w zakresie dekarbonizacji i zrównoważenia środowiskowego. Model zarządzania (oparty na konkurencyjnych zaproszeniach do składania wniosków i bezpośrednim zarządzaniu

funduszami przez agencję scentralizowaną) jest dobrze dostosowany do potrzeb programu i zapewnia równe warunki działania dla wnioskodawców.

Finansowanie z CEF jest niezmiennie uznawane za niezbędne, ponieważ umożliwia realizację kluczowych projektów w dziedzinie transportu, które w przeciwnym razie byłyby poważnie opóźnione, ograniczone pod względem ich zakresu lub w ogóle niezrealizowane z powodu niewystarczających środków krajowych lub prywatnych. Oprócz bezpośredniego wsparcia finansowego CEF zapewnia również znaczną dźwignię finansową, przyciągając dodatkowy kapitał publiczny i prywatny oraz pełniąc rolę strategicznego filara dla inwestycji.

Najnowsze dane dotyczące liczby i wartości finansowanych działań w podziale na tematy i podprogramy, a także dane pochodzące z zestawienia wyników programu w odniesieniu do CEF na lata 2021–2027 wskazują, że CEF jest również na dobrej drodze do osiągnięcia większości swoich celów w zakresie wyników, a działania ukierunkowane na osiągnięcie oczekiwanych rezultatów przebiegają sprawnie. Chociaż osiągnięcie pełnych efektów i skutków będzie wymagało czasu, obecna trajektoria programu sugeruje pozytywne rezultaty, spójne z jego celami.

Zgodnie z art. 22 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 ustanawiającego CEF[4], obowiązującego obecnie, Komisja opublikuje jesienią tego roku sprawozdanie z postępów w realizacji programu w latach 2021–2024. Dla każdego sektora będzie ono przedstawiało: poszczególne zaproszenia do składania wniosków, główne obszary inwestycji oraz sposób reagowania CEF na niedawne kryzysy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W dniu 12 lutego 2025 r. rozpoczęto serię konsultacji publicznych obejmujących całe spektrum przyszłego finansowania unijnego, które trwały do 6 maja 2025 r. Jedna z konsultacji dotyczyła funduszy UE wdrażanych wspólnie z państwami członkowskimi i regionami, obejmując transeuropejskie sieci, politykę spójności, wspólną politykę rolną, politykę rybołówstwa, politykę morską i sprawy wewnętrzne.

W odniesieniu do sieci transeuropejskich zainteresowane strony podkreślają, że kluczowe znaczenie ma utrzymanie odrębnego, specjalnego instrumentu na szczeblu UE ukierunkowanego na infrastrukturę transportową (takiego jak CEF), który jest niezależny od krajowych pul środków finansowych przeznaczonych na inwestycje.

Organy publiczne z Europy Środkowo-Wschodniej opowiadają się za specjalnym wsparciem UE na modernizację i rozbudowę kluczowych korytarzy TEN-T, powołując się na opóźnienia w elektryfikacji, wąskie gardła w przewozach towarowych oraz luki w połączeniach multimodalnych. Na przykład respondenci z Polski i Rumunii wskazują na potrzebę usprawnienia połączeń wschód–zachód oraz interoperacyjnych systemów sygnalizacyjnych w celu poprawy mobilności transgranicznej.

W dziedzinie energii zainteresowane strony zwracają uwagę na szereg utrzymujących się wyzwań, które ograniczają skuteczność i inkluzywność unijnego wsparcia dla infrastruktury energetycznej. Organy publiczne z Rumunii, Polski, Niemiec i Hiszpanii podkreślają, że przestarzała infrastruktura sieciowa, zwłaszcza na obszarach wiejskich i zależnych od węgla,

[4] Art. 22 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (tekst mający znaczenie dla EOG).

stanowi wąskie gardło we wdrażaniu energii odnawialnej. Regiony te często mają niewystarczające zdolności przesyłowe lub borykają się z opóźnieniami w modernizacji sieci, co skutkuje wstrzymaniem projektów i nieosiągnięciem celów klimatycznych. Podmioty regionalne i lokalne, w szczególności z Finlandii i państw bałtyckich, wyrażają zaniepokojenie powolnym postępem w budowie transgranicznych połączeń wzajemnych oraz rozdrobnieniem planowania na szczeblu krajowym i unijnym. Jest to postrzegane jako czynnik osłabiający odporność i interoperacyjność europejskiego systemu energetycznego, szczególnie w kontekście napięć geopolitycznych.

Komisja zorganizowała europejski panel obywatelski poświęcony kwestii nowego europejskiego budżetu, który trwał od marca do maja 2025 r. i umożliwił obywatelom Unii nawiązanie kontaktu z instytucjami Unii i wyrażenie opinii w procesie tworzenia polityki UE. Wydarzenie obejmowało trzy sesje z udziałem 150 losowo wybranych obywateli: spotkanie stacjonarne w dniach 28–30 marca, następnie sesję online w dniach 25–27 kwietnia oraz trzecią i ostatnią sesję w Brukseli w dniach 16–18 maja. Uczestnicy – pochodzący ze wszystkich 27 państw UE i odzwierciedlający różnorodność Unii – zastanawiali się, w jakich obszarach budżet UE może przynieść Europejczykom największą wartość dodaną, a także podkreślali znaczenie infrastruktury transgranicznej, zwłaszcza w transporcie. Podczas przeglądu śródokresowego obecnych WRF w 2024 r. – z uwagi na wyczerpanie środków w ramach CEF – znaczna liczba państw członkowskich zwróciła się o dodatkowe środki na mobilność wojskową. Podczas posiedzeń Rady oraz dyskusji na forach poświęconych kwestii bezpieczeństwa i obrony wiele państw członkowskich regularnie apeluje również o priorytetowe traktowanie mobilności wojskowej w ramach inwestycji UE w infrastrukturę transportową, biorąc pod uwagę ogólny kontekst geopolityczny oraz zmieniającą się sytuację w zakresie bezpieczeństwa.

- **Ocena skutków**

Wniosek poparto oceną skutków dotyczącą wstępnie przydzielonych krajowych pul środków finansowych w ramach WRF na okres po 2027 r., przedłożoną Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w dniu 7 lipca 2025 r. Rada wydała swoją opinię w dniu 10 lipca.

Ocena skutków koncentrowała się na projekcie i zakresie planów partnerstwa krajowego i regionalnego mających służyć wdrożeniu przyszłych wstępnie przydzielonych krajowych pul środków finansowych przeznaczonych na inwestycje. W odniesieniu do inwestycji w transport transeuropejski (w tym mobilność wojskową), infrastrukturę energetyczną i współpracę transgraniczną w zakresie energii odnawialnej oceniono dwa warianty finansowania projektów transgranicznych: wdrażanie w ramach krajowych wstępnie przydzielonych pul środków finansowych lub w ramach specjalnego instrumentu przeznaczonego na projekty transgraniczne.

W ocenie skutków porównano doświadczenia z realizacji projektów transgranicznych w ramach obecnych planów krajowych i regionalnych (np. polityka spójności, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności) z doświadczeniami w realizacji projektów w ramach CEF. Oceniono również obciążenia administracyjne dla organów państw członkowskich i promotorów projektów w obu wariantach oraz omówiono optymalne wykorzystanie funduszy UE.

W ocenie skutków stwierdzono, że bezpośrednio zarządzane wsparcie UE zapewniłoby przewidywalność i stabilność, których wymagają złożone projekty transgraniczne. Przyznawanie dotacji w ramach konkurencyjnego i etapowego podejścia pozwoliłoby skoncentrować się na najbardziej dojrzałych projektach.

Ściślejsze powiązania między finansowaniem unijnym a priorytetami politycznymi planów krajowych wzmocniłyby wymiar transgraniczny projektów. Realizacja transgranicznych projektów infrastrukturalnych za pośrednictwem planów byłaby jednak bardziej złożona i kosztowna zarówno dla organów państw członkowskich, jak i promotorów. Dostosowanie przez państwa członkowskie programów inwestycyjnych do programów państw sąsiadujących byłoby procesem długotrwałym, zarówno na etapie wstępnych negocjacji, jak i w przypadku jakichkolwiek zmian. Na przykład Niemcy musiałyby koordynować swój plan z ośmioma sąsiadującymi państwami członkowskimi; Węgry – z pięcioma. Opóźnienia w jednym lub kilku państwach członkowskich mogłyby wywoływać efekt domina w całym procesie. Komisja mogłaby wspierać te wysiłki na rzecz koordynacji (zarówno podczas negocjacji, jak i poprzez zapewnianie pomocy technicznej za pośrednictwem planów), ale obciążenie dla organów państw członkowskich pozostałoby znaczne. Mogłoby to również znacząco zwiększyć obciążenia administracyjne spoczywające na promotorach projektów, którzy musieliby realizować swoje projekty transgraniczne w ramach kilku planów krajowych oraz składać sprawozdania w odrębnych systemach sprawozdawczości i audytu (po jednym dla każdego państwa członkowskiego).

W ocenie skutków podkreślono jednak, że plany partnerstwa krajowego i regionalnego mogłyby uwzględniać inwestycje uzupełniające w odniesieniu do odcinków transgranicznych i projektów o dużym znaczeniu dla UE. Mogłyby to być np. odcinki o znaczeniu krajowym w sieciach transeuropejskich oraz niektóre projekty energetyczne, takie jak wzmocnienie krajowych sieci przesyłowych wspierające transgraniczne połączenia międzysystemowe. Jako że projekty te byłyby realizowane w granicach jednego państwa członkowskiego, ich realizacja nie wiązałaby się z dodatkowymi kosztami wskazanymi powyżej w odniesieniu do projektów obejmujących więcej niż jeden kraj. Środki na takie projekty mogłyby mieć również istotne znaczenie w połączeniu z finansowaniem unijnym w ramach centralnie zarządzanych, transgranicznych aukcji energii odnawialnej (model „aukcja jako usługa”).

Bezpośrednio zarządzane wsparcie UE zapewniłoby przewidywalność i stabilność potrzebną w przypadku złożonych projektów transgranicznych. Przyznawanie finansowania bezpośrednio na szczeblu UE pozwoliłoby utrzymać długoterminowe zobowiązania polityczne wobec projektów strategicznych, tworząc wystarczającą pewność, przewidywalność i stabilność dla innych inwestorów. Zarządzanie bezpośrednie ułatwiłoby również skoordynowaną realizację projektów mobilności wojskowej w celu ułatwienia sprawnego i szybkiego transportu wojsk i sprzętu wojskowego w całej UE.

Przyznawanie dotacji w trybie konkurencyjnym i etapowym w ramach zarządzania bezpośredniego zapewniłoby przewidywalność finansowania i umożliwiłoby skupienie się na najbardziej dojrzałych projektach lub ich fazach. Ponadto, jeżeli występują znaczne opóźnienia w realizacji lub jeżeli koszty projektu są niższe, niż początkowo przewidywano (np. w wyniku skutecznych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego), wszelkie kwoty niewykorzystane przez beneficjentów mogą zostać ponownie rozdysponowane na inne projekty. Stosowanie zasady „wykorzystaj lub strać” w ramach CEF zapewnia optymalizację środków w ramach programu i realokację na inne projekty oferujące najlepszą unijną wartość dodaną. W oparciu o bieżące szacunki zakłada się, że w przypadku CEF na lata 2014–2020 zasada „wykorzystaj lub strać” umożliwi zwiększenie absorpcji programu z około 80 % do 90 %.

Bezpośrednie zarządzanie złożonymi projektami transgranicznymi zmniejszyłoby również koszty administracyjne ponoszone przez organy państw członkowskich. Korzyści skali w ramach modelu realizacji opartego na kosztach pomagają utrzymać ogólny koszt

zarządzania bezpośredniego na niskim poziomie. Potwierdza to wysoki wskaźnik wydajności, przy czym każdy pracownik – w przeliczeniu na ekwiwalent pełnego czasu pracy – zarządza średnio budżetem w wysokości 25 mln EUR rocznie. Obejmuje to cały cykl zarządzania programem od publikacji zaproszenia do audytu, w tym informacje zwrotne na temat polityki i sprawozdawczości. Bezpośrednie zarządzanie projektami transgranicznymi w dziedzinie transportu i energii jest racjonalne pod względem kosztów i stanowi 0,39 % funduszy UE w latach 2021–2027, uwzględniając wszystkie koszty koordynacji i zarządzania poniesione przez Komisję.

Utworzenie odrębnego instrumentu wymagałoby jednak działań na rzecz zapewnienia spójności z inwestycjami w zakresie transportu i energii, które zostałyby uwzględnione w planach.

Wniosek Komisji odzwierciedla korzyści płynące ze specjalnego instrumentu dla projektów transgranicznych określone w ocenie skutków.

- **Uproszczenie**

Globalne działania Komisji na rzecz uproszczenia w WRF na okres po 2027 r. będą miały również zastosowanie do realizacji CEF.

CEF ma na celu ograniczenie nakładania się działań i złożoności. W odniesieniu do infrastruktury transportowej i energetycznej CEF skoncentruje się zatem na projektach o wyraźnym wymiarze transgranicznym, które uzupełniają inwestycje w ramach planów partnerstwa krajowego i regionalnego.

Przepisy planów partnerstwa krajowego i regionalnego oraz CEF są dostosowane w możliwie największym stopniu. Wyraźne rozgraniczenie między CEF a planami partnerstwa krajowego i regionalnego oraz ich dostosowanie zmniejszy obecną złożoność unijnego systemu finansowania i przyniesie korzyści zarówno organom państw członkowskich, jak i beneficjentom.

W celu dalszego uproszczenia przy przyznawaniu dotacji CEF będzie opierał się, w stosownych przypadkach, na uproszczonych metodach rozliczania kosztów (kwoty ryczałtowe, koszty jednostkowe). Rozporządzenie przewiduje również dalsze uproszczenie ram prawnych CEF dzięki możliwości przenoszenia przepisów i warunków do programów prac.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [XXX]* [rozporządzenie w sprawie wykonania] zaproponowane w ramach WRF na okres po 2027 r. ma na celu ograniczenie niespójności i złożoności wymogów w zakresie monitorowania i sprawozdawczości. Mechanizmy monitorowania, oceny i sprawozdawczości nie będą ustalane indywidualnie dla każdego instrumentu finansowego, takiego jak CEF, lecz zostaną uproszczone i usprawnione w całym okresie obowiązywania WRF, w tym w odniesieniu do informacji, komunikacji i widoczności.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek Komisji dotyczący CEF dotyczy kwoty 81 428 000 000 EUR (w cenach bieżących).

Na podstawie pozytywnych doświadczeń z realizacji poprzednich programów CEF Komisja proponuje kontynuację wdrażania nowego programu w odniesieniu do obu sektorów CEF w drodze zarządzania bezpośredniego przez Komisję oraz agencję wykonawczą.

Jak szczegółowo określono w ocenie skutków finansowych i cyfrowych regulacji, proponowany budżet obejmie wszystkie niezbędne wydatki operacyjne związane z realizacją programu CEF, a także koszty zasobów ludzkich oraz inne wydatki administracyjne związane z zarządzaniem programem.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 – Przedmiot

Artykuł ten wprowadza przedmiot rozporządzenia, którym jest ustanowienie instrumentu „Łącząc Europę".

Art. 2 – Definicje

Artykuł ten określa definicje odnoszące się do rozporządzenia.

Art. 3 – Cele programu

W artykule tym ustanowiono ogólny cel programu oraz cele szczegółowe dla każdego sektora.

Art. 4 – Budżet

W artykule tym wskazano orientacyjną alokację finansową dla programu.

Artykuł ten zawiera przepis dotyczący pokrycia wszelkich koniecznych wydatków związanych z pracami przygotowawczymi, monitorowaniem, kontrolą, audytem, oceną i innymi działaniami, niezbędnych prac studyjnych, spotkań ekspertów, narzędzi informatycznych dla przedsiębiorstw oraz wszelkiego innego rodzaju pomocy technicznej i administracyjnej, jaka jest potrzebna w związku z zarządzaniem programem.

Art. 5 – Dodatkowe zasoby

W artykule tym określono warunki dotyczące dodatkowych wkładów finansowych na rzecz programu.

Art. 6 – Finansowanie alternatywne, łączone i kumulacyjne

Ten artykuł gwarantuje, że działanie, które otrzymało wkład w ramach programu, może również otrzymać wkład z dowolnego innego programu unijnego, pod warunkiem że wkład z obu programów nie pokrywa tych samych kosztów.

Art. 7 – Państwa trzecie stowarzyszone z programem

Artykuł ten ustanawia warunki uczestnictwa państw trzecich w programie.

Art. 8 – Realizacja i formy finansowania unijnego

W artykule tym określono tryb zarządzania CEF, którym jest zarządzanie bezpośrednie. Dopuszcza się stosowanie wszystkich form finansowania i wsparcia finansowego przewidzianych w rozporządzeniu finansowym. Wsparcie dla instrumentów finansowych lub gwarancji budżetowych przekazywane jest za pośrednictwem instrumentu inwestycyjnego „Europejskiego Funduszu Konkurencyjności" (EFK) lub mechanizmu realizacji programu „Globalny wymiar Europy".

Art. 9 – Kwalifikowalność

W artykule tym określono kryteria dotyczące kwalifikowania osób i podmiotów do programu.

Art. 10 – Przepisy uzupełniające dotyczące dotacji

W artykule tym określono warunki obniżenia, zawieszenia, zakończenia lub przeniesienia dotacji w celu zapewnienia należytego zarządzania finansami i ograniczenia ryzyka związanego ze znacznymi opóźnieniami, które mogą wystąpić w przypadku dużych projektów infrastrukturalnych. Stanowi on, że dotacje mogą zostać obniżone lub zakończone, jeżeli działanie, na które przyznano dotację, nie rozpoczęło się w ciągu roku od daty rozpoczęcia wskazanej w umowie o udzielenie dotacji lub jeżeli w przeglądzie postępów w realizacji działania zostanie wykazane, że realizacja działania jest opóźniona w takim stopniu, że cele działania prawdopodobnie nie zostaną osiągnięte. Artykuł ten przewiduje uproszczenia umów o udzielenie dotacji dotyczących projektu globalnego.

Artykuł ten określa również maksymalne stopy współfinansowania mające zastosowanie do każdego sektora.

Art. 11 – Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej

W artykule tym określono cele i warunki realizacji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej. Określono w nim ogólne kryteria i wymogi proceduralne dotyczące wyboru tych projektów oraz upoważniono Komisję do określenia szczegółowych kryteriów i procedury realizacji takich projektów w drodze aktu delegowanego. W tym artykule przewidziano również możliwość przesunięcia środków na mechanizm finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowiony na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1999.

Art. 12 – Program prac

Artykuł ten stanowi, że program będzie realizowany poprzez programy prac, o których mowa w art. 110 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

Art. 13 – Akty delegowane

Artykuł ten umożliwia Komisji przyjmowanie aktów delegowanych dotyczących załącznika do niniejszego rozporządzenia.

Art. 14 – Wykonywanie przekazanych uprawnień

Artykuł ten zawiera standardowe przepisy dotyczące przekazania uprawnień.

Art. 15 – Procedura komitetowa

Artykuł ten dotyczy komitetu CEF w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Stanowi on, że zastosowanie ma procedura doradcza przewidziana w art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Art. 16 – Zmiana rozporządzenia (UE) 2024/1679

W artykule tym przewiduje się zmianę art. 48 rozporządzenia (UE) 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Celem jest zmiana podstawy prawnej aktu wykonawczego Komisji w sprawie norm dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania przewidzianej obecnie w rozporządzeniu w sprawie CEF (art. 12 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/1679). W przypadku tego aktu wykonawczego bardziej odpowiednią podstawą prawną niż program wydatków w ramach CEF jest rozporządzenie (UE) 2024/1679 ustanawiające normy dotyczące infrastruktury dla sieci TEN-T. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328 będzie jednak nadal stosowane do czasu przyjęcia przez Komisję nowego aktu wykonawczego zgodnie z art. 48 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2024/1679.

Art. 17 – Uchylenie

Artykuł ten uchyla poprzednie rozporządzenie w sprawie CEF (rozporządzenie (UE) 2021/1153).

Art. 18 – Przepisy przejściowe

W artykule tym przewiduje się przepisy przejściowe dotyczące działań w ramach CEF oraz pomocy technicznej i administracyjnej.

Art. 19 – Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

Artykuł ten stanowi, że rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2028 r.

Załącznik

2025/0221 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające instrument „Łącząc Europę” na lata 2028–2034, zmieniające rozporządzenie (UE) 2024/1679 i uchylające rozporządzenie (UE) 2021/1153

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172 akapit pierwszy i art. 194 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[2],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę” („program”) w celu przyspieszenia inwestycji w dziedzinie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz pozyskania finansowania zarówno ze źródeł publicznych, jak i prywatnych, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Jego celem jest również ułatwienie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej, np. poprzez wspieranie projektów transgranicznych. Program powinien ułatwić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportowym i energetycznym, co pozwoli zwiększyć skuteczność działań Unii oraz zoptymalizować koszty wdrażania. Niniejsze rozporządzenie ustala ogólną pulę środków finansowych przeznaczonych na realizację programu. Do celów niniejszego rozporządzenia ceny bieżące oblicza się poprzez zastosowanie stałego deflatora w wysokości 2 %.

(2) Sprawny przewóz osób i towarów[3] jest podstawowym filarem funkcjonowania Unii i odgrywa zasadniczą rolę we wspieraniu konkurencyjności i wzrostu gospodarczego, zapewnianiu spójności oraz osiąganiu celów klimatycznych i środowiskowych. Możliwość swobodnego i skutecznego przemieszczania obywateli i towarów na dobrze połączonym i kompletnym jednolitym rynku poprawia łączność, zapewnia dostęp do miejsc pracy i usług oraz wspiera lokalne gospodarki i handel. Jednocześnie zdekarbonizowany i zrównoważony transport jest warunkiem osiągnięcia celów klimatycznych Unii i rozwiązania problemu strategicznej, a zarazem niemożliwej do utrzymania, zależności gospodarki Unii od paliw kopalnych. Skuteczny i bezpieczny

1 *Dz.U. L ..., s.
2 *Dz.U. L ..., s.
3 W tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami.

transport towarowy jest niezbędny do zapewnienia obywatelom niezbędnych towarów, utrzymania dynamiki naszej gospodarki i wsparcia naszego bezpieczeństwa wojskowego. W raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności[4] uznano znaczenie zwiększenia inwestycji w infrastrukturę transportową i podkreślono konieczność posiadania zintegrowanego rynku transportu multimodalnego, a także silną potrzebę dekarbonizacji i wdrażania czystych rozwiązań. W raporcie Draghiego wezwano do zwiększenia cyfryzacji w Unii we wszystkich kluczowych sektorach gospodarki, takich jak transport. W raporcie Letty o przyszłości rynku wewnętrznego podkreślono, że sektor transportowy jest kluczowym obszarem, w którym głębsza integracja europejska ma zasadnicze znaczenie dla pełnego uwolnienia potencjału rynku wewnętrznego. W raporcie Letty podkreślono w szczególności potrzebę ukończenia sieci TEN-T i zwrócono uwagę na możliwości ogólnoeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości w zakresie zrewolucjonizowania europejskich podróży i pobudzenia integracji Unii. W sprawozdaniu Sauliego Niinistö na temat gotowości cywilnej i wojskowej Europy podkreślono znaczenie korytarzy transportowych podwójnego zastosowania dla ruchów wojskowych i łańcuchów dostaw oraz odporności infrastruktury transportowej na zmianę klimatu, jak również bezpiecznych morskich szlaków dostaw wykorzystywanych w handlu zewnętrznym Unii.

(3) Unia powinna ułatwiać realizację projektów w regionach słabiej rozwiniętych, niedostatecznie połączonych, wiejskich, wyspiarskich, przybrzeżnych, peryferyjnych, zatłoczonych, najbardziej oddalonych lub odizolowanych, aby umożliwić dostęp do transeuropejskich sieci energetycznych i transportowych, przynosząc jednocześnie korzyści całej Unii pod względem bezpieczeństwa, konkurencyjności oraz spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679[5] zidentyfikowano infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, sprecyzowano wymogi, które musi ona spełniać, oraz przewidziano środki służące ich wdrożeniu. Rozporządzenie to przewiduje ukończenie sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej do 2030 r. i rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r. poprzez stworzenie nowej infrastruktury, a także znaczną modernizację i odnowę istniejącej infrastruktury. Działania te umożliwią powstanie wysoko wydajnej sieci transportu pasażerskiego i towarowego.

(4) Aby osiągnąć cele określone w rozporządzeniu (UE) 2024/1679, konieczne jest wsparcie finansowe rozwoju transgranicznego, w tym portów i ich połączeń z obszarami wewnątrz lądu, rozbudowy infrastruktury koniecznej do wdrażania paliw alternatywnych, likwidacji brakujących połączeń oraz zapewnienie, w stosownych przypadkach, spójności działań wspieranych w ramach programu z planami prac dotyczącymi korytarzy sporządzonymi zgodnie z art. 54 rozporządzenia (UE) 2024/1679 oraz z ogólnym rozwojem sieci pod względem wydajności i interoperacyjności.

---

4 Mario Draghi, „A competitiveness strategy for Europe” [Strategia konkurencyjności dla Europy], wrzesień 2024 r., https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

5 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024).

(5) We wspólnej białej księdze w sprawie obronności europejskiej – Gotowość 2030[6] uznano, że mobilność wojskowa stanowi istotny element bezpieczeństwa i obrony Europy, oraz podkreślono unijną wartość dodaną wspierania infrastruktury podwójnego zastosowania na potrzeby mobilności. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153[7] po raz pierwszy przewidziano specjalną pulę środków finansowych na rozwój infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania cywilno-obronnego. Istotne jest, aby unijna infrastruktura transportowa umożliwiała szybkie i skuteczne przemieszczanie się personelu wojskowego, materiałów i sprzętu drogą powietrzną, lądową i wodną. W związku z tym należy zmodernizować infrastrukturę dla wszystkich rodzajów transportu, aby spełniała wymogi dla wojska. Program powinien dążyć do komplementarności z określonymi działaniami wspieranymi w ramach Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (również w odniesieniu do ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI)), w szczególności w celu zapewnienia państwom członkowskim lepszego dostępu do zdolności w zakresie mobilności wojskowej oraz ich dostępności, a także wspierania rozwoju rozwiązań cyfrowych ułatwiających mobilność wojskową oraz środków wspieranych w ramach planów partnerstwa krajowego i regionalnego.

(6) W dziedzinie mobilności wojskowej program ma pomóc w umożliwieniu szybkiego i wielkoskalowego transportu sprzętu wojskowego i personelu wojskowego w całej UE, z uwzględnieniem wojskowej wiedzy fachowej na szczeblu UE. Program powinien być spójny z działaniami UE na rzecz zwiększenia gotowości obronnej UE określonymi we wspólnej białej księdze w sprawie obronności europejskiej – Gotowość 2030.

(7) Unia opracowała własne systemy kosmiczne służące do pozycjonowania, nawigacji i synchronizacji czasu (PNT) (Galileo, EGNOS i LEO PNT), program obserwacji i monitorowania Ziemi (Copernicus, EOGS) oraz bezpieczną łączność (GOVSATCOM i IRIS[2]). Oferują zaawansowane usługi, które przynoszą istotne korzyści ekonomiczne użytkownikom publicznym i prywatnym. W związku z tym wszelka finansowana w ramach CEF infrastruktura transportowa lub energetyczna, wykorzystująca usługi pozycjonowania, nawigacji i synchronizacji czasu lub usługi obserwacji Ziemi, powinna być kompatybilna pod względem technicznym z tymi programami. Aby zapewnić taką kompatybilność, w stosownych przypadkach w programie prac można zapewnić, aby działania objęte wsparciem w ramach CEF, które obejmują PNT, łączność lub technologię obserwacji, były technicznie kompatybilne z unijnymi systemami kosmicznymi.

(8) W strategii PROTECT UE podkreślono, że bezpieczeństwo jest fundamentem, na którym opierają się wszystkie nasze wolności, i opiera się na założeniu, że bezpieczeństwo powinno być włączane do głównego nurtu wszystkich polityk UE.

(9) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury energetycznej jest podstawowym warunkiem pełnej i wzajemnie połączonej prawdziwej unii energetycznej, zapewniając bezpieczeństwo energetyczne i niezależność energetyczną Unii, przystępność cenową energii, konkurencyjność przemysłu, przy jednoczesnym osiągnięciu celów Unii

---

6 Wspólna biała księga w sprawie obronności europejskiej – Gotowość 2030, JOIN(2025) 120 final, 19 marca 2025 r.

7 Rozporządzenie (UE) 2021/1153 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

w zakresie klimatu i energii do 2030 r. oraz osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. Sieci energetyczne są niezbędne do upowszechnienia dodatkowej produkcji energii odnawialnej, w tym wytwarzania energii z morskich źródeł odnawialnych, do zwiększenia dekarbonizacji i elektryfikacji przemysłu oraz do zapewnienia dobrze funkcjonującego i konkurencyjnego wewnętrznego rynku energii zapewniającego bezpieczne i przystępne cenowo dostawy energii. W raporcie Draghiego uznano również znaczenie zwiększenia inwestycji w infrastrukturę energetyczną. Wskazano w nim również w szczególności inwestycje w sieci energetyczne oraz potrzebę szybkiego zwiększenia wdrażania transgranicznej infrastruktury energetycznej, aby zapewnić włączenie energii ze źródeł odnawialnych do systemu europejskiego i obniżyć emisyjność europejskiego przemysłu. W Pakcie dla czystego przemysłu[8] i Planie działania na rzecz przystępnej cenowo energii[9] Komisja podkreśliła kluczową rolę dokończenia budowy unii energetycznej poprzez inwestowanie w infrastrukturę energetyczną i sieci transgraniczne dla ochrony konkurencyjności przemysłu europejskiego i dobrobytu obywateli, a także dla przystępności cenowej i bezpieczeństwa dostaw energii. W Planie działania na rzecz przystępnej cenowo energii wskazano, że wszyscy ludzie, całe społeczeństwo i wszystkie przedsiębiorstwa powinny odnieść korzyści z przejścia na czystą gospodarkę. Zgodnie ze sprawozdaniem monitorującym dotyczącym infrastruktury elektroenergetycznej[10] opracowanym przez Agencję ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki do 2030 r. potrzeby w zakresie transgranicznych zdolności przesyłowych wyniosą 66 GW, z czego 32 GW pozostaje obecnie bez pokrycia. Wsparcie w ramach programu dla projektów transgranicznych odegra ważną rolę w wyeliminowaniu tej luki.

(10) Szczególną uwagę należy zwrócić na transgraniczne połączenia międzysystemowe, w tym na złożone projekty, takie jak hybrydowe połączenia wzajemne, z uwzględnieniem projektów niezbędnych do osiągnięcia celu 15 % elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych na 2030 r. ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999[11].

(11) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/869[12] ustanowiono wytyczne dotyczące terminowego rozwoju i interoperacyjności transeuropejskiej infrastruktury energetycznej. Zapewnia ono identyfikację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz projektów będących przedmiotem

---

8 COM(2025) 85 final.

9 COM(2025) 79 final.

10 ACER, „Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system" [Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej w celu wspierania konkurencyjnego i zrównoważonego systemu energetycznego], sprawozdanie monitorujące z 2024 r., https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

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

12 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/869 z dnia 30 maja 2022 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, zmiany rozporządzeń (WE) nr 715/2009, (UE) 2019/942 i (UE) 2019/943 oraz dyrektyw 2009/73/WE i (UE) 2019/944 oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 347/2013 (Dz.U. L 152 z 3.6.2022, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

wzajemnego zainteresowania, a także określa warunki kwalifikowalności tych projektów do otrzymania unijnej pomocy finansowej. Biorąc jednak pod uwagę transgraniczny charakter projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania, nie tylko generują one znaczące pozytywne efekty zewnętrzne i sprzyjają budowaniu solidarności, ale także stwarzają konkretne wyzwania dla promotorów projektów ze względu na fakt, że podlegają one wielu jurysdykcjom, jak również wyzwania związane z koordynacją oraz często asymetrycznym podziałem kosztów i korzyści. W związku z tym wymagają one wsparcia na poziomie Unii.

(12) W dziedzinie energii program ma na celu przyczynienie się do rozwoju projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania w celu promowania integracji rynku energii i interoperacyjności sieci energetycznych w wymiarze transgranicznym. Ponadto program ma na celu ułatwienie dekarbonizacji, propagowanie efektywności energetycznej i zapewnienie bezpieczeństwa dostaw oraz ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii, w tym w zakresie produkcji energii odnawialnej, oraz w odniesieniu do instalacji magazynowych, które nie spełniają kryteriów kwalifikowalności określonych w rozporządzeniu (UE) 2022/869. Należy przy tym uwzględnić interesy wszystkich zainteresowanych stron, których może to dotyczyć.

(13) Współpraca transgraniczna między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi w dziedzinie energii odnawialnej ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów Unii w zakresie dekarbonizacji, konkurencyjności, urzeczywistnienia wewnętrznego rynku energii i bezpieczeństwa dostaw w sposób racjonalny pod względem kosztów oraz w sposób zrównoważony. Celem programu jest przeciwdziałanie ryzyku, że w przypadku braku unijnej pomocy finansowej poziom współpracy transgranicznej nadal będzie niewystarczający.

(14) Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej powinny przynieść oszczędności kosztów wdrażania energii odnawialnej w całej Unii lub inne korzyści dla integracji systemu, bezpieczeństwa dostaw, konkurencyjności lub innowacji w porównaniu z podobnym projektem realizowanym wyłącznie przez jedno z uczestniczących państw członkowskich lub państwo trzecie. Przy wyborze projektów Komisja powinna w szczególności wziąć pod uwagę ich wkład w dalszą integrację unijnego wewnętrznego rynku energii i dążyć do uwzględnienia, w miarę możliwości, równowagi geograficznej. W przypadku dotacji na roboty wnioskodawca powinien wykazać potrzebę przezwyciężenia niedoskonałości rynku lub przeszkód finansowych, takich jak niewystarczająca rentowność komercyjna, wysokie koszty początkowe lub brak finansowania rynkowego.

(15) Program powinien umożliwiać transfer środków finansowych do unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowionego na mocy art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999[13], aby zapewnić wkład w ramy umożliwiające określone w art. 3 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

[13] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Tekst mający znaczenie dla EOG).

2018/2001[14]. Przesunięcie to może również dotyczyć projektów, które wchodzą w zakres definicji projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej. W stosownych przypadkach Komisja powinna dążyć do priorytetowego traktowania takiego wsparcia finansowego dla projektów, które zwiększają dalszą integrację unijnego wewnętrznego rynku energii, w tym projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.

(16) Należy zapewnić synergię między rozwojem transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz projektami transgranicznymi w dziedzinie energii odnawialnej o silnym oddziaływaniu transgranicznym wspieranych w ramach CEF a projektami w dziedzinie transportu i energii objętymi planami partnerstwa krajowego i regionalnego, programem ramowym w zakresie badań naukowych i innowacji oraz Europejskim Funduszem Konkurencyjności. Synergie mogą również oznaczać wsparcie dla ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI) koncentrujących się na infrastrukturze transgranicznej w sektorach transportowym i energetycznym.

(17) Program powinien również dążyć do zachowania spójności z działaniami finansowanymi w ramach programu „Globalny wymiar Europy". Ważne jest, aby transeuropejskie sieci transportowe i energetyczne były dobrze połączone z państwami trzecimi. Odpowiednie ramy polityki określają projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania państw członkowskich i państw trzecich lub projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania, które stanowią priorytet dla połączeń transportowych i energetycznych z tych państw trzecich i do tych państw. W przypadku tych projektów wsparcie udzielane w ramach przedmiotowego programu powinno być ściśle skoordynowane ze wsparciem udzielanym w ramach programu „Globalny wymiar Europy". W dziedzinie transportu priorytetowo należy traktować odcinki transgraniczne wymienione w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

(18) W szybko zmieniającym się otoczeniu gospodarczym, społecznym i geopolitycznym niedawne doświadczenia pokazały, że potrzebne są bardziej elastyczne wieloletnie ramy finansowe i programy unijne. W tym celu i zgodnie z celami CEF, przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającej przewidywalności wykonania budżetu, finansowanie to powinno należycie uwzględniać zmieniające się potrzeby polityczne i priorytety Unii określone w odpowiednich dokumentach opublikowanych przez Komisję, w konkluzjach Rady i rezolucjach Parlamentu Europejskiego.

(19) Aby zapewnić spójność, gwarancja budżetowa i instrumenty finansowe w ramach programu – również w przypadku ich łączenia z innymi formami bezzwrotnego wsparcia w ramach działań łączonych – powinny być wdrażane zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi Instrumentu EFK InvestEU oraz mechanizmów realizacji programu „Globalny wymiar Europy", na podstawie umów zawartych dla tego rodzaju wsparcia zapewnianego w ramach Instrumentu EFK InvestEU i mechanizmów realizacji programu „Globalny wymiar Europy".

(20) W przypadku gdy wsparcie unijne w ramach programu ma być udzielane w formie gwarancji budżetowej lub instrumentu finansowego, również gdy jest połączone z bezzwrotnym wsparciem w postaci działania łączonego, konieczne jest, aby takie wsparcie było przyznawane wyłącznie za pośrednictwem Instrumentu EFK InvestEU

[14] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

oraz mechanizmów realizacji programu „Globalny wymiar Europy”, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi Instrumentu EFK InvestEU i mechanizmów realizacji programu „Globalny wymiar Europy”. W przypadku Instrumentu EFK InvestEU służącego realizacji celów niniejszego programu wszystkie państwa członkowskie – na ich wniosek – powinny mieć dostęp do wsparcia doradczego. Takie wsparcie mogłoby obejmować budowanie zdolności, wspieranie identyfikacji projektów, ich przygotowywania i wdrażania, jak również doradztwo w zakresie instrumentów finansowych i platform inwestycyjnych.

(21) Program powinien zoptymalizować wykorzystanie dostępnych środków przez ścisłe monitorowanie ich udostępniania oraz poprzez zastosowanie, w stosownych przypadkach, obniżenia lub zakończenia dotacji. Powinno to umożliwić realokację budżetu przeznaczonego na działanie, który nie został zrealizowany w wyznaczonym terminie, na inne działania wchodzące w zakres niniejszego programu.

(22) Biorąc pod uwagę rozmiar niezbędnych prac, może się zdarzyć, że w celu realizacji odcinka transgranicznego kilka działań prowadzonych jest równolegle, a wsparcie przyznaje się na podstawie różnych umów o udzielenie dotacji, lecz działania te wnoszą wkład w realizację tego samego celu, zwanego „projektem globalnym”. Aby przyczynić się do bardziej efektywnego wykorzystania zasobów Unii i zapewnić pełną realizację ważnych celów infrastrukturalnych, program powinien umożliwiać przekierowanie dostępnych środków finansowych w ramach tego samego projektu globalnego. Bez uszczerbku dla stosowania procedur konkurencyjnych zgodnie z art. 192 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509[15] oraz w uzupełnieniu przepisów art. 198 tego rozporządzenia powinna istnieć możliwość przyznania takich przekierowanych środków w drodze zmian pierwotnych działań, z zastrzeżeniem warunków określonych w programie prac, w tym maksymalnego wkładu Unii.

(23) Do niniejszego programu stosuje się rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509. W rozporządzeniu tym określono zasady ustanawiania i wdrażania budżetu ogólnego Unii, w tym zasady odnoszące się do dotacji, nagród, darowizn o charakterze niefinansowym, zamówień, zarządzania pośredniego, pomocy finansowej, instrumentów finansowych i gwarancji budżetowych.

(24) Zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509 programy prac i dokumenty dotyczące zaproszenia do składania wniosków są odpowiednim miejscem do określenia bardziej technicznych szczegółów wykonania budżetu w ramach zestawu polityk objętych wsparciem w ramach programu, w tym szczegółowych kryteriów kwalifikowalności i wyboru w zależności od instrumentu wykonania budżetu, niezależnie od tego, czy jest to dotacja lub zamówienie, oraz konkretnych realizowanych celów polityki. Zgodnie z art. 136 rozporządzenia finansowego ograniczenia kwalifikowalności powinny mieć zastosowanie do dostawców wysokiego ryzyka ze względów bezpieczeństwa.

(25) Wsparcie udzielane w ramach programu powinno pobudzić inwestycje poprzez niwelowanie niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych sytuacji w zakresie inwestycji, w sposób proporcjonalny, unikając powielania lub wypierania, oraz przez zachęcanie do finansowania prywatnego, a także powinno mieć wyraźną unijną

[15] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509 z dnia 23 września 2024 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.U. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

wartość dodaną. Bez uszczerbku dla stosowania art. 107 i 108 TFUE do zasobów krajowych podejście to zapewni spójność między działaniami w ramach programu a zasadami pomocy państwa, a jednocześnie pozwoli uniknąć nadmiernych zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym. Ponadto CEF oraz środki unii oszczędności i inwestycji[16] mogą wzajemnie się wspierać, ponieważ finansowanie publiczne może skutecznie ograniczać ryzyko dużych projektów infrastrukturalnych i przyciągać inwestycje prywatne w UE, tworząc znaczący efekt mnożnikowy. Jednocześnie rosnąca dostępność efektywnych przedsiębiorstw zbiorowego inwestowania, takich jak europejskie długoterminowe fundusze inwestycyjne (ELTIF), może skutecznie pobudzać długoterminowe inwestycje w projekty infrastrukturalne dokonywane przez inwestorów instytucjonalnych i innych inwestorów prywatnych, jednocześnie uzupełniając i zwiększając finansowanie dostępne w ramach CEF.

(26) W celu zapewnienia jednolitych warunków realizacji programu poprzez programy prac należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję[17].

(27) Zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013[18], rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2988/95[19], rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2185/96[20] oraz rozporządzeniem Rady (UE) 2017/1939[21] interesy finansowe Unii należy chronić za pomocą proporcjonalnych środków, w tym środków w zakresie zapobiegania nieprawidłowościom i nadużyciom finansowym, ich wykrywania, korygowania i prowadzenia w ich sprawie postępowań, odzyskiwania środków utraconych, nienależnie wypłaconych lub nieodpowiednio wykorzystanych oraz, w stosownych przypadkach, nakładania kar administracyjnych. W szczególności, zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniem (Euratom, WE) nr 2185/96 Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) może prowadzić dochodzenia, w tym kontrole na miejscu i inspekcje, w celu ustalenia, czy doszło do nadużycia finansowego, korupcji lub jakiegokolwiek innego nielegalnego działania, naruszającego interesy finansowe Unii. Zgodnie z rozporządzeniem (UE)

---

16 COM(2025) 124 final.

17 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

18 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999 (Dz.U. L 248 z 18.9.2013, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

19 Rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 312 z 23.12.1995, s. 1). ELI:http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Rozporządzenie Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Rozporządzenie Rady (UE) 2017/1939 z dnia 12 października 2017 r. wdrażające wzmocnioną współpracę w zakresie ustanowienia Prokuratury Europejskiej (Dz.U. L 283 z 31.10.2017, s. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

2017/1939 Prokuratura Europejska (EPPO) może prowadzić dochodzenia i ścigać nadużycia finansowe oraz inne nielegalne działania, naruszające interesy finansowe Unii, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1371[22]. Zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509 każda osoba lub podmiot, które otrzymują środki finansowe Unii, są zobowiązane w pełni współpracować w celu ochrony interesów finansowych Unii, przyznać Komisji, OLAF-owi, EPPO i Trybunałowi Obrachunkowemu niezbędne prawa i dostęp, a także zapewnić, aby wszelkie osoby trzecie uczestniczące w wykonywaniu środków finansowych Unii przyznały tym organom równoważne prawa. Państwa trzecie stowarzyszone z programem są zobowiązane przyznać właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu, OLAF-owi i Trybunałowi Obrachunkowemu niezbędne prawa i dostęp, aby podmioty te mogły w pełni wykonywać ich kompetencje.

(28) Program ma być realizowany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [XXX]* [rozporządzenie w sprawie wykonania], które ustanawia przepisy dotyczące monitorowania wydatków i ram wykonania budżetu, w tym przepisy zapewniające jednolite stosowanie zasady „nie czyń poważnych szkód" i zasady równości płci, o których mowa odpowiednio w art. 33 ust. 2 lit. d) i f) rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509, przepisy dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie wykonania programów i działań Unii, przepisy dotyczące utworzenia unijnego portalu finansowego, przepisy dotyczące oceny programów, a także inne przepisy horyzontalne mające zastosowanie do wszystkich programów unijnych, takie jak przepisy dotyczące informacji, komunikacji i widoczności.

(29) Zgodnie z art. 85 ust. 1 decyzji Rady (UE) 2021/1764[23] osoby fizyczne i organy z krajów i terytoriów zamorskich (KTZ) kwalifikują się do objęcia finansowaniem pod warunkiem przestrzegania zasad i celów danego programu oraz ewentualnych uzgodnień mających zastosowanie do państwa członkowskiego, z którym dany KTZ jest powiązany.

(30) Program powinien zapewniać poszanowanie praw osób z niepełnosprawnościami, a w szczególności zapewniać im dostępność, zwłaszcza w sektorze transportowym.

(31) Program powinien być otwarty na współpracę z państwami trzecimi, w przypadku gdy leży to w interesie Unii. W tym zakresie Unia może w pełni lub częściowo włączyć państwa trzecie do działań wchodzących w skład programu. Udział państwa trzeciego powinien być uzależniony od zachowania sprawiedliwej równowagi między jego wkładem a korzyściami oraz od zapewnienia ochrony interesów finansowych i bezpieczeństwa Unii.

(32) W celu należytego uwzględnienia rozwoju sieci transeuropejskiej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian orientacyjnego wykazu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zamieszczonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie

---

22 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1371 z dnia 5 lipca 2017 r. w sprawie zwalczania za pośrednictwem prawa karnego nadużyć na szkodę interesów finansowych Unii (Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 29).

23 Decyzja Rady (UE) 2021/1764 z dnia 5 października 2021 r. w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich z Unią Europejską, w tym stosunków między Unią Europejską, z jednej strony, a Grenlandią i Królestwem Danii, z drugiej strony (Decyzja w sprawie stowarzyszenia zamorskiego, łącznie z Grenlandią) (Dz.U. L 355 z 7.10.2021, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa[24]. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(33) W art. 12 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/1153 przyznaje się Komisji uprawnienie do przyjmowania aktów wykonawczych określających wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do określonych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania. Na tej podstawie przyjęto rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328[25]. W następstwie zmiany ram prawnych w związku z przyjęciem rozporządzenia (UE) 2024/1679 oraz w celu zapewnienia możliwości dalszej aktualizacji wymogów dotyczących infrastruktury niezależnie od ograniczonego okresu obowiązywania niniejszego rozporządzenia należy w tym rozporządzeniu ustanowić uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów wykonawczych określających wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do określonych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2024/1679, aby upoważnić Komisję do przyjmowania w tym celu aktów wykonawczych.

(34) Rozporządzenie (UE) 2021/1153 należy uchylić ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2028 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę” („program”) i określa cele programu, jego budżet na lata 2028–2034, formy finansowania unijnego oraz zasady dotyczące przyznawania takiego finansowania.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „działanie” oznacza każdą działalność, która została uznana za finansowo i technicznie niezależną, ma określone ramy czasowe i jest niezbędna do realizacji danego projektu;

---

[24] Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

[25] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328 z dnia 10 sierpnia 2021 r. określające wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 (Dz.U. L 288 z 11.8.2021, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

2. „transeuropejska sieć transportowa” oznacza transeuropejską sieć transportową, o której mowa w rozporządzeniu (UE) 2024/1679;

3. „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z definicją w art. 3 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679 lub art. 2 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2022/869;

4. „zrównoważona transeuropejska sieć transportowa” oznacza transeuropejską sieć transportową spełniającą wymagania określone w art. 5 i 45 rozporządzenia (UE) 2024/1679;

5. „inteligentna transeuropejska sieć transportowa” oznacza transeuropejską sieć transportową spełniającą wymagania określone w art. 43 i 45 rozporządzenia (UE) 2024/1679;

6. „odporna transeuropejska sieć transportowa” oznacza transeuropejską sieć transportową spełniającą wymagania określone w art. 46 rozporządzenia (UE) 2024/1679;

7. „mobilność wojskowa” oznacza zdolność Unii Europejskiej i jej państw członkowskich do szybkiego i skutecznego transportu, przemieszczania i rozmieszczania personelu wojskowego, sprzętu i zaopatrzenia wojskowego wewnątrz państw członkowskich i ponad ich granicami, zapewniając terminowe i skuteczne reagowanie sił zbrojnych państw członkowskich;

8. „prace studyjne” oznaczają działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, takie jak analizy przygotowawcze, tworzenie map infrastruktury, studia wykonalności, analizy oceniające, testy i analizy zatwierdzające, w tym w formie oprogramowania, oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do zdefiniowania i opracowania projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego;

9. „roboty” oznaczają zakup, dostawę i zainstalowanie części składowych, systemów i usług, w tym oprogramowania, realizację związanych z projektem prac rozwojowych, budowlanych i instalacyjnych, odbiór instalacji oraz uruchomienie projektu;

10. „projekt będący przedmiotem wzajemnego zainteresowania” oznacza projekt będący przedmiotem wzajemnego zainteresowania zdefiniowany w art. 2 pkt 6 rozporządzenia (UE) 2022/869;

11. „projekt transgraniczny w dziedzinie energii odnawialnej” oznacza dowolny projekt spośród niżej wymienionych:

    a) projekt dotyczący produkcji energii odnawialnej objęty umową o współpracy w rozumieniu art. 8, 9, 11 lub 13 dyrektywy (UE) 2018/2001;

    b) projekt dotyczący magazynowania, obejmujący położone na tym samym obszarze magazyny energii w rozumieniu art. 2 pkt 44d dyrektywy (UE) 2018/2001, który wspiera integrację energii odnawialnej z systemem energetycznym Unii, z wyjątkiem instalacji magazynowania energii w rozumieniu pkt 1 lit. c) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2022/869, i który jest objęty podobnym porozumieniem między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między co najmniej jednym państwem członkowskim a co najmniej jednym państwem trzecim.

Artykuł 3

Cele programu

1. Ogólne cele programu obejmują budowę, rozwój, zabezpieczenie, modernizację i dokończenie transeuropejskich sieci w sektorach transportowym i energetycznym, w celu wspierania funkcjonowania jednolitego rynku i zwiększania spójności; ułatwianie mobilności wojskowej w transeuropejskich sieciach transportowych; ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej; oraz ułatwianie synergii między sektorami transportowym i energetycznym.

2. Program ma następujące cele szczegółowe:

a) w sektorze transportowym:

(i) przyczynianie się do rozwoju projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących wzajemnie połączonych, interoperacyjnych, niskoemisyjnych, inteligentnych, bezpiecznych, zrównoważonych, odpornych, chronionych i multimodalnych sieci transportowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679, w szczególności poprzez:

1) działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania o wymiarze transgranicznym, służące realizacji transeuropejskiej sieci transportowej, w tym działania obejmujące orientacyjne odcinki wymienione w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

2) działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania o wymiarze unijnym, ukierunkowane na ukończenie budowania inteligentnej, odpornej, niskoemisyjnej i zrównoważonej transeuropejskiej sieci transportowej;

3) działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania o wymiarze transgranicznym, wdrażane we współpracy z państwami trzecimi i służące realizacji transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2024/1679;

(ii) dostosowanie odcinków transeuropejskiej sieci transportowej do potrzeb podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej w celu poprawy mobilności zarówno cywilnej, jak i wojskowej, ze szczególnym uwzględnieniem czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej UE określonych przez państwa członkowskie w załączniku II do wymogów wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w Unii i poza nią, przyjętych przez Radę w dniu 18 marca 2025 r. (nr ref. ST 6728/25 ADD1);

b) w sektorze energetycznym:

(i) przyczynianie się do rozwoju projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania, jak określono w art. 18 rozporządzenia (UE) 2022/869, w celu wspierania ukończenia budowy unii energetycznej, integracji wydajnego i konkurencyjnego wewnętrznego rynku energii oraz interoperacyjności sieci ponad granicami i sektorami,

ułatwienia dekarbonizacji gospodarki, wspierania efektywności energetycznej oraz zapewnienia odporności i bezpieczeństwa dostaw;

(ii) ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej poprzez wspieranie projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej lub poprzez konkurencyjne przetargi na nowe projekty dotyczące energii odnawialnej w ramach unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowionego na mocy art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999, jeżeli spełnione zostały warunki, o których mowa w art. 11 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, w celu osiągnięcia celów Unii w zakresie dekarbonizacji, konkurencyjności, urzeczywistnienia wewnętrznego rynku energii, odporności i bezpieczeństwa dostaw w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Artykuł 4

Budżet

1. Orientacyjną pulę środków finansowych na wykonanie programu na lata 2028–2034 określa się na poziomie 81 428 000 000 EUR w cenach bieżących.
2. Orientacyjny podział kwoty, o której mowa w ust. 1, przedstawia się następująco:
   a) 51 515 000 000 EUR na cele szczegółowe dotyczące transportu i mobilności wojskowej, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a);
   b) 29 912 000 000 EUR na cele szczegółowe dotyczące energii, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b).
3. Zobowiązania budżetowe na działania wykraczająca poza jeden rok finansowy można rozbić na kilka lat w rocznych ratach.
4. Środki finansowe można wprowadzać do budżetu Unii poza 2034 r., aby pokryć niezbędne wydatki oraz aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zakończyły się z końcem programu.
5. Pulę środków finansowych, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz kwoty dodatkowych środków, o których mowa w art. 5, można wykorzystać także na pomoc techniczną i administracyjną na wykonanie programu oraz wytycznych sektorowych określonych w rozporządzeniu (UE) 2024/1679 lub rozporządzeniu (UE) 2022/869, np. na działania przygotowawcze, monitorowanie, kontrolę, audyt i ewaluację, na instytucjonalne systemy i platformy informatyczne, na działania informacyjne i komunikacyjne, w tym komunikację instytucjonalną o priorytetach politycznych Unii, oraz na wszelką inną pomoc techniczną i administracyjną lub wydatki związane z personelem, poniesione przez Komisję na zarządzanie programem.

Artykuł 5

Dodatkowe zasoby

1. Państwa członkowskie, instytucje, organy i agencje Unii, państwa trzecie, organizacje międzynarodowe, międzynarodowe instytucje finansowe lub inne osoby

trzecie mogą wnosić dodatkowe wkłady finansowe lub niefinansowe na rzecz programu, bez uszczerbku dla stosowania art. 107 i 108 TFUE. Dodatkowe wkłady finansowe uważa się za zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. a), d) lub e) lub art. 21 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Zasoby przydzielone państwu członkowskiemu w ramach zarządzania dzielonego można – na prośbę tego państwa – udostępnić na rzecz programu. Komisja wykorzystuje te zasoby bezpośrednio lub pośrednio zgodnie z art. 62 ust. 1 lit. a) lub c) rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509. Są one dodatkowe względem zasobów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia. Zasoby te wykorzystuje się na rzecz danego państwa członkowskiego. Jeżeli Komisja nie zawarła żadnego zobowiązania prawnego w ramach zarządzania bezpośredniego lub zarządzania pośredniego na środki dodatkowe udostępnione w ten sposób na rzecz programu, odpowiednie niezaangażowane środki można – na prośbę danego państwa członkowskiego – przekazać z powrotem na jeden lub więcej programów pierwotnych lub następców tych programów.

Artykuł 6

Finansowanie alternatywne, łączone i kumulacyjne

1. Program jest wdrażany w koordynacji z innymi programami unijnymi. Działanie, które otrzymało wkład z innego programu unijnego, może również otrzymać wkład z programu. Do odpowiedniego wkładu stosuje się zasady danego programu unijnego albo do wszystkich wkładów z programu można zastosować jednolity zbiór zasad oraz można zawrzeć jedno zobowiązanie prawne. Jeżeli wkład Unii opiera się na kosztach kwalifikowalnych, skumulowane wsparcie z budżetu Unii nie przekracza łącznych kosztów kwalifikowalnych działania i może być obliczane proporcjonalnie zgodnie z dokumentami określającymi warunki wsparcia.

2. Procedury wyboru w ramach programu mogą być przeprowadzane wspólnie w ramach zarządzania bezpośredniego lub pośredniego z państwami członkowskimi, instytucjami, organami i agencjami Unii, państwami trzecimi, organizacjami międzynarodowymi, międzynarodowymi instytucjami finansowymi lub innymi osobami trzecimi („partnerzy procedury wspólnego wyboru”), pod warunkiem zapewnienia ochrony interesów finansowych Unii. Takie procedury podlegają jednolitemu zbiorowi zasad i prowadzą do zawarcia jednego zobowiązania prawnego. W tym celu partnerzy procedury wspólnego wyboru mogą udostępniać zasoby na potrzeby programu zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia lub, w stosownych przypadkach, można im powierzyć realizację procedury wyboru zgodnie z art. 62 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509. W ramach procedur wspólnego wyboru przedstawiciele partnerów mogą również być członkami komisji oceniającej, o której mowa w art. 153 ust. 3 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

Artykuł 7

Państwa trzecie stowarzyszone z programem

1. Program może być otwarty na uczestnictwo następujących państw trzecich w drodze pełnego lub częściowego stowarzyszenia, zgodnie z celami określonymi w art. 3

i zgodnie z odpowiednimi umowami międzynarodowymi lub wszelkimi decyzjami przyjętymi w ramach tych umów i mającymi zastosowanie do:

a) członków Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, którzy są członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a także minipaństw europejskich;

b) krajów przystępujących, krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów;

c) krajów objętych europejską polityką sąsiedztwa;

d) pozostałych państw trzecich.

2. Układy o stowarzyszeniu dotyczące uczestnictwa w programie:

a) zapewniają sprawiedliwą równowagę w odniesieniu do wkładów i korzyści państw trzecich uczestniczących w programie;

b) ustanawiają warunki uczestniczenia w programach, w tym obliczanie wkładów finansowych do programu, składających się z wkładów operacyjnych i kosztów uczestnictwa, i ich ogólnych kosztów administracyjnych;

c) nie przyznają państwu trzeciemu żadnych uprawnień decyzyjnych w ramach programu;

d) gwarantują prawa Unii do zapewnienia należytego zarządzania finansami i ochrony jej interesów finansowych;

e) w stosownych przypadkach – zapewniają ochronę interesów Unii w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Do celów lit. d) państwo trzecie przyznaje niezbędne prawa i dostęp wymagane na mocy rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 i rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013 oraz gwarantuje, że decyzje wykonawcze nakładające zobowiązanie pieniężne na podstawie art. 299 TFUE, a także wyroki i postanowienia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, są wykonalne.

Artykuł 8

Wdrażanie i formy finansowania unijnego

1. Program jest realizowany zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509 w ramach zarządzania bezpośredniego lub zarządzania pośredniego z podmiotami, o których mowa w art. 62 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia.

2. Finansowanie unijne może być udzielane w dowolnej formie zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509, w szczególności w formie dotacji, nagród, zamówień i darowizn o charakterze niefinansowym.

3. W przypadku gdy wsparcie unijne udzielane jest w formie gwarancji budżetowej lub instrumentu finansowego, również gdy jest połączone z bezzwrotnym wsparciem w postaci działania łączonego, przyznaje się je wyłącznie za pośrednictwem instrumentu ECF InvestEU lub mechanizmu realizacji programu „Globalny wymiar Europy”, a jego wdrażanie odbywa się zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi Instrumentu EFK InvestEU i mechanizmu realizacji programu „Globalny wymiar Europy” na podstawie umów zawieranych w odniesieniu do tego

rodzaju wsparcia w ramach Instrumentu EFK InvestEU lub mechanizmów realizacji programu „Globalny wymiar Europy”.

4. Wsparcie unijne w formie gwarancji budżetowej udziela się do maksymalnej wysokości gwarancji budżetowej określonej w rozporządzeniu w sprawie EFK lub w sprawie programu „Globalny wymiar Europy”.

5. W przypadku gdy w programie korzysta się z Instrumentu EFK InvestEU lub mechanizmu realizacji programu „Globalny wymiar Europy”, zapewnia się środki na pokrycie gwarancji budżetowej oraz finansowanie instrumentów finansowych, również gdy są one połączone z bezzwrotnym wsparciem w ramach działania łączonego.

Artykuł 9

Kwalifikowalność

1. Ustanawia się kryteria kwalifikowalności, aby wspierać osiągnięcie celów określonych w art. 3 niniejszego rozporządzenia i zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) 2024/2509.

2. W procedurach wyboru w ramach zarządzania bezpośredniego lub zarządzania pośredniego jeden lub więcej następujących podmiotów prawnych może kwalifikować się do udzielenia lub otrzymania wsparcia unijnego:

   a) podmioty mające siedzibę w państwie członkowskim;

   b) podmioty mające siedzibę w stowarzyszonym państwie trzecim;

   c) organizacje międzynarodowe;

   d) inne podmioty mające siedzibę w niestowarzyszonych państwach trzecich, jeżeli finansowanie takich podmiotów jest niezbędne do realizacji działania i przyczynia się do osiągnięcia celów określonych w art. 3.

3. Oprócz art. 168 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 stowarzyszone państwa trzecie, o których mowa w art. 7 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, mogą, w stosownych przypadkach, uczestniczyć w mechanizmach udzielania zamówień określonych w art. 168 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 i czerpać korzyści z tych mechanizmów. Przepisy mające zastosowanie do państw członkowskich stosuje się odpowiednio do uczestniczących stowarzyszonych państw trzecich.

4. Procedury wyboru mające wpływ na bezpieczeństwo lub porządek publiczny, w szczególności w odniesieniu do strategicznych aktywów i interesów Unii lub jej państw członkowskich, są ograniczone zgodnie z art. 136 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509. Zgodnie z art. 136 rozporządzenia finansowego ograniczenia kwalifikowalności stosuje się wobec dostawców wysokiego ryzyka, zgodnie z prawem UE, ze względów bezpieczeństwa.

5. W odniesieniu do działań, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) niniejszego rozporządzenia, oceniając wnioski w świetle kryteriów przyznawania dotacji, należy – w stosownych przypadkach – zapewnić, aby proponowane działania były zgodne z planami prac dotyczącymi korytarzy i aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 54 i 55 rozporządzenia (UE) 2024/1679, oraz aby uwzględniały opinię

konsultacyjną właściwego koordynatora europejskiego, zgodnie z art. 52 ust. 9 tego rozporządzenia.

6. Wnioski o dotacje składa jedno państwo członkowskie lub kilka państw członkowskich lub też są one składane za zgodą państw członkowskich, których dotyczy projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania lub projekt będący przedmiotem wzajemnego zainteresowania.

7. Procedury przyznawania dotacji lub ich części, które są już w pełni finansowane z innych źródeł publicznych lub prywatnych – z wyjątkiem udziału Unii w kontekście działań na rzecz synergii, o których mowa w art. 6 – nie kwalifikują się do uzyskania finansowania.

8. W programie prac, o którym mowa w art. 110 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509, lub w dokumentach związanych z procedurą wyboru, można doprecyzować kryteria kwalifikowalności określone w niniejszym rozporządzeniu lub określić dodatkowe kryteria kwalifikowalności w odniesieniu do konkretnych działań.

Artykuł 10

Przepisy uzupełniające dotyczące dotacji

1. Oprócz podstaw obniżenia określonych w art. 132 ust. 4 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 kwota dotacji może zostać obniżona w następujących przypadkach:

   a) w przypadku prac studyjnych – jeżeli działanie nie rozpoczęło się w terminie roku od daty początkowej wskazanej w umowie o udzielenie dotacji;

   b) w przypadku robót – jeżeli działanie nie rozpoczęło się w terminie dwóch lat od daty początkowej wskazanej w umowie o udzielenie dotacji;

   c) w przypadku gdy w następstwie przeglądu postępów stwierdzono, że realizacja działania jest opóźniona w takim stopniu, że jego cele prawdopodobnie nie zostaną osiągnięte.

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

3. Dostępne środki na zobowiązania wynikające z zastosowania ust. 1 lub 2 udostępnia się w ramach niniejszego programu.

4. Bez uszczerbku dla stosowania procedur konkurencyjnych, gdzie jest to odpowiednie, zgodnie z art. 192 ust. 1 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509 oraz w uzupełnieniu art. 198 tego rozporządzenia dopuszcza się wskazanie w programie prac, o którym mowa w art. 12 niniejszego rozporządzenia – gdy jest to należycie uzasadnione potrzebą wsparcia ukończenia projektu globalnego – działań i beneficjentów oraz kwoty, do której można składać wnioski w ramach zaproszenia, w celu przedłużenia trwających lub zakończonych działań w ramach programu, przy jednoczesnym zapewnieniu równego traktowania i przejrzystości zgodnie z art. 191 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509. Przyznanie środków na bieżące działania może nastąpić w formie zmiany pierwotnego działania poprzez dodanie nowych czynności i zwiększenie maksymalnego wkładu Unii. Do pokrycia kwot zarezerwowanych w programie prac na przyznanie takich środków wykorzystuje się środki na zobowiązania, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

5. W przypadku prac studyjnych kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 50 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych.

6. W przypadku robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 50 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych. W przypadku działań realizowanych w państwach członkowskich, w których DNB na mieszkańca jest niższy niż 90 % DNB dla UE, stopa współfinansowania w ramach unijnego wsparcia finansowego nie może przekraczać 75 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych.

7. W odniesieniu do robót związanych z celami szczegółowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), stosuje się następujące zasady:

   a) kwota unijnego wsparcia finansowego nie może przekroczyć 50 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych;

   b) stopy współfinansowania, o których mowa w lit. a), mogą zostać podwyższone do maksymalnie 75 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych dla działań przyczyniających się do opracowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które w oparciu o dowody, o których mowa w art. 18 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2022/869, zapewniają wysoki poziom regionalnego lub ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw, zwiększają poziom solidarności w Unii lub oferują wysoce innowacyjne rozwiązania.

8. Zarówno w sektorze transportowym, jak i energetycznym, w odniesieniu do robót prowadzonych w regionach najbardziej oddalonych stosuje się szczególną maksymalną stopę współfinansowania w wysokości 60 %.

9. Wsparcie udzielane w ramach programu przyspiesza lub pobudza inwestycje poprzez niwelowanie niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych sytuacji w zakresie inwestycji, w sposób proporcjonalny, unikając powielania lub wypierania, oraz przez zachęcanie do finansowania prywatnego, a także ma wyraźną unijną wartość dodaną.

Artykuł 11

Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej

1. Co najmniej raz w roku Komisja przeprowadza wybór projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej na podstawie kryteriów i procedury określonych w niniejszym artykule, w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, oraz w powiązanym programie prac, o którym mowa w art. 12.

2. Projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej powinny przynieść oszczędności kosztów wdrażania energii odnawialnej w całej Unii lub inne korzyści dla integracji systemu, bezpieczeństwa dostaw, konkurencyjności lub innowacji w porównaniu z podobnym projektem realizowanym wyłącznie przez jedno z uczestniczących państw członkowskich lub państwo trzecie.

3. W przypadku dotacji na roboty wnioskodawca powinien wykazać potrzebę przezwyciężenia niedoskonałości rynku lub przeszkód finansowych, takich jak niewystarczająca rentowność komercyjna, wysokie koszty początkowe lub brak finansowania rynkowego.

4. Do dnia (dzień miesiąc rok) r. (lub w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego aktu) Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 14, uzupełniający

niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie szczegółowych kryteriów i procedury wyboru projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej.

5. Komisja może zdecydować, aby przydzielić budżet programu przewidziany na projekty transgraniczne w dziedzinie energii odnawialnej na unijny mechanizm finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowiony na mocy art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999, jeżeli możliwe jest osiągnięcie celu szczegółowego, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) niniejszego rozporządzenia, oraz jeżeli takie działanie może przyczynić się do zmniejszenia kosztów kapitału w przypadku projektów dotyczących energii odnawialnej. Łączny wkład finansowy w okresie od dnia 1 stycznia 2028 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. nie może przekroczyć 5 % budżetu niniejszego programu przewidzianego na cele szczegółowe, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b).

Artykuł 12

Program prac

1. Program jest realizowany w ramach programów prac, o których mowa w art. 110 rozporządzenia (UE, Euratom) 2024/2509.

2. W programach prac określa się, w stosownych przypadkach, działania i powiązane kwoty wsparcia unijnego, które mają być realizowane za pośrednictwem Instrumentu EFK InvestEU i mechanizmu realizacji programu „Globalny wymiar Europy”.

3. Programy prac są przyjmowane przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 3.

Artykuł 13

Akty delegowane

Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany załącznika do niniejszego rozporządzenia w zakresie orientacyjnego wykazu projektów.

Artykuł 14

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 4 i art. 13, powierza się Komisji do dnia 31 grudnia 2034 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 4 i art. 13, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji.

Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

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

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 ust. 4 lub art. 13 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. W obradach dotyczących kwestii związanych z art. 12 ust. 3 niniejszego rozporządzenia nie uczestniczą przedstawiciele państw trzecich ani organizacji międzynarodowych.

Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W sprawach dotyczących celów, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), komitet zbiera się w następującym składzie: „CEF Transport”.

   W sprawach dotyczących celów, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), komitet zbiera się w następującym składzie: „CEF Energia”.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

4. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

5. Zgodnie z umowami międzynarodowymi zawartymi przez Unię przedstawiciele państw trzecich lub organizacji międzynarodowych mogą zostać zaproszeni jako obserwatorzy do udziału w posiedzeniach komitetu na warunkach określonych w jego regulaminie, z uwzględnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego Unii lub jej państw członkowskich. Przedstawiciele państw trzecich lub organizacji międzynarodowych nie uczestniczą w obradach dotyczących kwestii związanych z art. 9 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16

Zmiana rozporządzenia (UE) 2024/1679

W art. 48 rozporządzenia (UE) 2024/1679 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

‘3. Komisja może przyjąć akt wykonawczy określający wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii infrastruktury wykorzystywanej zarówno do celów cywilnych, jak i obronnych (»infrastruktura podwójnego zastosowania«).

Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3.”.

Artykuł 17

Uchylenie

Rozporządzenie (UE) 2021/1153 traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2028 r.

Artykuł 18

Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontynuację lub modyfikację danych działań aż do ich zamknięcia, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1316/2013 i rozporządzeniem (UE) 2021/1153, które stosuje się nadal do danych działań aż do ich zamknięcia.
2. Pula środków finansowych przeznaczonych na program może również obejmować wydatki na wsparcie techniczne i administracyjne na potrzeby przejścia między programem a środkami przyjętymi na podstawie rozporządzenia (UE) 2021/1153.

Artykuł 19

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2028 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodnicząca	*Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY 3
1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy 3
1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa 3
1.3. Cel(e) 3
1.3.1. Cel(e) ogólny(-e) 3
1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e) 3
1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ 3
1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów 3
1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy: 4
1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy 4
1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy 4
1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie. 4
1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań 4
1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami 5
1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków 5
1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego 6
1.7. Planowane metody wykonania budżetu 6
2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA 8
2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości 8
2.2. System zarządzania i kontroli 8
2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli 8
2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia 8
2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu) 8
2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom 9
3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY 10

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ 10
3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki 12
3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne 12
3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu 12
3.2.1.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel 17
3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych 22
3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne 24
3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu 24
3.2.3.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel 24
3.2.3.3. Ogółem środki 24
3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie 25
3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu 25
3.2.4.2. Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel 26
3.2.4.3. Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem 26
3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi 28
3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi 28
3.2.7. Udział osób trzecich w finansowaniu 28
3.3. Szacunkowy wpływ na dochody 29
4. WYMIAR CYFROWY 29
4.1. Wymogi cyfrowe 30
4.2. Dane 30
4.3. Rozwiązania cyfrowe 31
4.4. Ocena interoperacyjności 31
4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie 32

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” na lata 2028–2034 i uchylającego rozporządzenie (UE) 2021/1153.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Europejskie inwestycje strategiczne

1.3. Cel(e)

1.3.1. Cel(e) ogólny(-e)

Ogólne cele programu obejmują budowę, rozwój, zabezpieczenie, modernizację i dokończenie transeuropejskich sieci w sektorach transportowym i energetycznym, ułatwianie mobilności wojskowej w transeuropejskich sieciach transportowych, ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej oraz ułatwianie synergii między sektorami transportowym i energetycznym.

1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e)

Cel szczegółowy

Cele szczegółowe sektora transportowego w ramach CEF są następujące:

1) przyczynianie się do rozwoju projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących wzajemnie połączonych, interoperacyjnych, inteligentnych, zrównoważonych, odpornych i multimodalnych sieci transportowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679, w szczególności poprzez:

- działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania o wymiarze transgranicznym, służące realizacji transeuropejskiej sieci transportowej, w tym działania obejmujące orientacyjne odcinki wymienione w załączniku;

- działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania o wymiarze unijnym, ukierunkowane na ukończenie budowania inteligentnej, odpornej i zrównoważonej transeuropejskiej sieci transportowej;

- działania związane z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania o wymiarze transgranicznym, wdrażane we współpracy z państwami trzecimi i służące realizacji transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2024/1679;

2) dostosowanie odcinków transeuropejskiej sieci transportowej do potrzeb podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej w celu poprawy mobilności zarówno cywilnej, jak i wojskowej.

Cele szczegółowe w sektorze energetycznym są następujące:

1) przyczynianie się do rozwoju projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania, jak określono w art. 18 rozporządzenia (UE) 2022/869, w celu wspierania ukończenia budowy unii energetycznej, integracji wydajnego i konkurencyjnego wewnętrznego rynku energii oraz interoperacyjności sieci ponad granicami

i sektorami, ułatwienia dekarbonizacji gospodarki, wspierania efektywności energetycznej oraz zapewnienia bezpieczeństwa dostaw;

2) ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii odnawialnej poprzez wspieranie projektów transgranicznych w dziedzinie energii odnawialnej lub poprzez konkurencyjne przetargi na nowe projekty dotyczące energii odnawialnej w ramach unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych ustanowionego na mocy art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1999 w celu osiągnięcia celów Unii w zakresie dekarbonizacji, konkurencyjności, urzeczywistnienia wewnętrznego rynku energii i bezpieczeństwa dostaw w sposób racjonalny pod względem kosztów.

1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

W przypadku transportu CEF ma przyczynić się do ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej („TEN-T”), ze szczególnym uwzględnieniem ukończenia sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej do 2030 r. i 2040 r. W tym kontekście CEF będzie się w szczególności koncentrował na projektach infrastrukturalnych o silnym wymiarze transgranicznym. CEF będzie się również przyczyniał do wdrażania interoperacyjnych i inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności w sieci TEN-T (np. przez uruchamianie europejskich systemów zarządzania ruchem) oraz ułatwiał przejście UE na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju (np. poprzez zapewnienie zasilania statków energią elektryczną z lądu w portach TEN-T). CEF może również poprawiać łączność z państwami trzecimi poprzez rozwój odcinków transgranicznych korytarzy TEN-T prowadzących do krajów kandydujących. CEF będzie dostosowywał odcinki TEN-T do potrzeb podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej z myślą o poprawie mobilności zarówno cywilnej, jak i wojskowej;

CEF Energia stanowi integralną część ram polityki transeuropejskich sieci energetycznych (TEN-E), ukierunkowanej na łączenie systemów energetycznych państw członkowskich UE. Zapewnia wsparcie finansowe dla projektów o najwyższej wartości dodanej dla Unii, które mają istotny wymiar transgraniczny. CEF Energia wspiera również współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej poprzez finansowanie odpowiednich projektów.

Ten komponent CEF wspomaga również realizację kluczowych projektów transgranicznych przyczyniających się do: ulepszenia połączeń międzysystemowych między sieciami elektroenergetycznymi i wodorowymi oraz sieciami CO2 państw członkowskich, cyfryzacji sieci energetycznych, rozwoju sieci morskich oraz włączenia do sieci zdolności magazynowania i elektrolizerów. To z kolei umożliwi większą integrację odnawialnych źródeł energii oraz integrację systemu w ramach różnych nośników energii, co w efekcie doprowadzi do dekarbonizacji systemu energetycznego, zapewnienia bezpiecznych i przystępnych cenowo dostaw energii dla konsumentów, lepszej integracji rynku oraz wzrostu konkurencyjności przemysłu.

Udzielając wsparcia projektom transgranicznym bezpośrednio na szczeblu UE, CEF pomaga przezwyciężać problemy z koordynacją wynikające z faktu, że projekty podlegają wielu jurysdykcjom. Dzięki efektywnemu sposobowi działania CEF eliminuje niedoskonałości rynku i pomaga pozyskiwać dalsze inwestycje oraz finansowanie z innych źródeł, takich jak budżety krajowe, krajowe systemy taryf energetycznych i w szczególności sektor prywatny, wykorzystując pełen zakres

narzędzi dostępnych na mocy rozporządzenia finansowego. CEF jest sprawdzonym narzędziem dla promotorów projektów infrastruktury transgranicznej, ponieważ zapewnia jeden punkt kontaktowy, jedną umowę o udzielenie dotacji oraz jeden zestaw zasad, obejmujących także system monitorowania i audytu.

1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Program ma być realizowany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [XXX]* [rozporządzenie w sprawie wykonania], które ustanawia przepisy dotyczące monitorowania wydatków i ram wykonania budżetu. Rozporządzenie zawiera wykaz obszarów wymagających interwencji wraz ze wskaźnikami, które będą stosowane w odniesieniu do odpowiednich inwestycji w infrastrukturę transportową i energetyczną realizowanych w ramach CEF.

1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego[30]

☒ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Wykorzystując pozytywne doświadczenia z realizacji CEF Transport i CEF Energia od 2014 r., Komisja przedstawia wniosek dotyczący kolejnego programu CEF w kontekście przygotowania wieloletnich ram finansowych (WRF) na okres po 2027 r. Program koncentruje się na projektach o silnym wymiarze transgranicznym i wysokiej unijnej wartości dodanej, które wymagają szczególnego ukierunkowania na poziomie UE, aby mogły być realizowane w sposób skoordynowany przez państwa członkowskie.

W sektorze transportowym CEF zapewnia wsparcie na rzecz ukończenia budowy sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do 2030 r. oraz rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r. poprzez budowę i modernizację infrastruktury koniecznej do płynnego funkcjonowania transgranicznych przewozów. Działania te umożliwią powstanie wysoko wydajnej sieci transportu pasażerskiego i towarowego. CEF wspiera również dostosowanie odpowiednich odcinków sieci TEN-T do wymogów mobilności wojskowej.

W sektorze energetycznym CEF przyczynia się do rozwoju projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania, jak określono w art. 18 rozporządzenia (UE) 2022/869, w celu wspierania ukończenia budowy unii energetycznej, integracji wydajnego i konkurencyjnego wewnętrznego rynku energii oraz interoperacyjności sieci ponad granicami i sektorami, ułatwienia dekarbonizacji gospodarki, wspierania

[30] O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

efektywności energetycznej oraz zapewnienia bezpieczeństwa dostaw. Ponadto CEF ułatwia współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej poprzez transgraniczne projekty dotyczące energii odnawialnej lub przetargi konkurencyjne na nowe projekty dotyczące energii odnawialnej w ramach unijnego mechanizmu finansowania energii ze źródeł odnawialnych.

Program powinien zostać uruchomiony wraz z początkiem kolejnych WRF w 2028 r. Szczegółowe informacje dotyczące realizacji programu, takie jak harmonogramy zaproszeń do składania wniosków, ich tematyka i orientacyjny budżet lub szczegółowe zasady dotyczące kryteriów kwalifikowalności i kryteriów przyznawania dotacji, zostaną określone w programach prac. W szczególności w ramach CEF Transport ostatnie środki zostaną przydzielone już w 2025 r., a promotorzy dużych projektów infrastrukturalnych będą narażeni na lukę w finansowaniu w pozostałych latach bieżących WRF. Kluczowe znaczenie ma zatem terminowe uruchomienie kolejnego CEF i wczesny przydział środków UE beneficjentom.

Jeśli chodzi o tryb zarządzania programem, proponuje się, aby kontynuować efektywną ukierunkowaną realizację w ramach bezpośredniego zarządzania przez Komisję. Możliwe przedłużenie delegacji do agencji wykonawczej, takiej jak Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA), w bieżących WRF będzie uzależnione od wyników analizy kosztów i korzyści oraz powiązanych decyzji.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Art. 171 TFUE upoważnia Unię do definiowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie infrastruktury TEN, pozostawiając jednocześnie państwom członkowskim wybór metod ich realizacji. Ten sam artykuł uprawnia Unię do wspierania takich projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, a także projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania realizowanych wspólnie z państwami trzecimi.

Skala i charakter problemów, na które ukierunkowany jest CEF, wymagają w szczególności działań Unii, ponieważ mają one z natury wymiar ogólnounijny i mogą być skuteczniej rozwiązywane na poziomie unijnym, co prowadzi do większych korzyści, szybszej realizacji i obniżenia kosztów, jeżeli Komisja koordynuje działania państw członkowskich. Finansowanie unijne jest także właściwym sposobem na sprostanie wyzwaniom finansowym, z jakimi zazwyczaj borykają się projekty transgraniczne: nierówny podział korzyści wynikających z projektów oraz ich kosztów między poszczególne zainteresowane państwa członkowskie utrudnia finansowanie takich projektów ze źródeł krajowych.

Infrastruktura TEN-T i TEN-E: ze względu na swój transgraniczny charakter projekty TEN-T i TEN-E generują istotne pozytywne efekty zewnętrzne na szczeblu UE i sprzyjają budowaniu solidarności między państwami członkowskimi, ale także stwarzają konkretne wyzwania dla promotorów projektów ze względu na fakt, że podlegają one wielu jurysdykcjom, jak również problemy związane z koordynacją oraz często asymetrycznym podziałem kosztów i korzyści. W związku z tym

wymagają one wsparcia na szczeblu UE. Również w celu zapewnienia płynnej mobilności wojskowej w całej Unii potrzebny jest instrument koordynujący finansowanie między państwami członkowskimi.

Energia odnawialna: współpraca transgraniczna między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi w dziedzinie energii odnawialnej ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów Unii w zakresie dekarbonizacji, konkurencyjności, urzeczywistnienia wewnętrznego rynku energii i bezpieczeństwa dostaw w sposób racjonalny pod względem kosztów. Tylko nieliczne państwa członkowskie w swoich ostatecznych krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1999, wyjaśniają jednak, w jaki sposób zamierzają ustanowić ramy współpracy w zakresie wspólnych projektów z co najmniej jednym innym państwem członkowskim. Istnieje ryzyko, że w przypadku braku unijnej pomocy finansowej poziom współpracy transgranicznej nadal będzie niewystarczający.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*)

CEF zapewnia unijną wartość dodaną poprzez rozwój połączeń w sektorach transportu i energii oraz współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej, koncentrując się na dobrach publicznych o wymiarze europejskim oraz na projektach, które nie zostałyby zrealizowane bez wsparcia UE. Uściślając, europejska wartość dodana instrumentu CEF wynika z jego potencjału w zakresie:

– ukierunkowywania finansowania publicznego i prywatnego na realizację celów polityki UE;

– pełnienia funkcji katalizatora w obszarze kluczowych inwestycji, gdy koszty ponoszone są na poziomie krajowym/lokalnym, a korzyści przypadają w skali europejskiej;

– przyspieszenia procesu przechodzenia na infrastrukturę niskoemisyjną, cyfrową i odporną na zagrożenia.

Unijne wsparcie z nowego programu CEF koncentruje się na działaniach, które niosą ze sobą najwyższą europejską wartość dodaną. W szczególności:

W dziedzinie transportu obejmuje ono odcinki transgraniczne i wąskie gardła głównie w sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T oraz projekty dotyczące priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej UE.

W dziedzinie energii CEF ma na celu poprawę integracji rynku energii i transgranicznej interoperacyjności sieci energetycznych, sprzyjanie dekarbonizacji, zwiększanie efektywności energetycznej, odporności i bezpieczeństwa dostaw oraz ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii, w tym energii odnawialnej. Projekty transgraniczne, które będą kwalifikowały się do objęcia finansowaniem w ramach CEF Energia, stanowią brakujące ogniwa w rozwoju w pełni wzajemnie połączonego i niskoemisyjnego systemu energetycznego, ponieważ nie są one wystarczająco promowane ani traktowane priorytetowo przez państwa członkowskie i operatorów na szczeblu krajowym. CEF przyczynia się do realizacji tych projektów transgranicznych poprzez wspieranie działań sektorowych w formie prac studyjnych i robót.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Ocena *ex post* CEF na lata 2014–2020 oraz ocena śródokresowa CEF na lata 2021–2027 są prowadzone równolegle i znajdują się na zaawansowanym etapie.

Wstępne ustalenia w obu ocenach CEF potwierdzają, że jak dotąd program funkcjonuje sprawnie. Instrument opracowano w sposób odpowiedni, aby zaradzić historycznemu brakowi finansowania infrastruktury transgranicznej o wysokiej unijnej wartości dodanej poprzez zagwarantowanie finansowania tych projektów w ramach odrębnego instrumentu. Można dostrzec właściwy poziom spójności z innymi unijnymi instrumentami finansowania i politykami, w szczególności w zakresie dekarbonizacji. Model zarządzania oparty na konkurencyjnych zaproszeniach do składania wniosków i bezpośrednim zarządzaniu funduszami przez agencję scentralizowaną jest dobrze dostosowany do potrzeb programu i zapewnia równe warunki działania dla wnioskodawców. Finansowanie z CEF jest niezmiennie uznawane za niezbędne, ponieważ umożliwia realizację kluczowych projektów w dziedzinie transportu i energii, które w przeciwnym razie byłyby poważnie opóźnione, ograniczone pod względem ich zakresu lub w ogóle niezrealizowane z powodu niewystarczających środków krajowych lub prywatnych. Oprócz bezpośredniego wsparcia finansowego CEF zapewnia znaczną dźwignię finansową, przyciągając dodatkowy kapitał publiczny i prywatny oraz pełniąc rolę strategicznego filara dla inwestycji.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Inicjatywa jest częścią wniosku dotyczącego wieloletnich ram finansowych na lata 2028–2034.

CEF powinien koncentrować się na wspieraniu projektów transgranicznych w sieciach TEN-T i TEN-E oraz projektów na rzecz płynnej mobilności wojskowej w całej Unii i projektów w dziedzinie współpracy w zakresie energii odnawialnej.

Inwestycje państw członkowskich w sieć TEN-T w ramach planów partnerstwa krajowego i regionalnego powinny uzupełniać inwestycje w ramach CEF, w szczególności na odcinkach krajowych, które łączą się z połączeniami transgranicznymi wskazanymi w załączniku do CEF, oraz przeznaczać środki na krajową infrastrukturę sieci energetycznej i wytwarzania energii.

W dziedzinie energii plany partnerstwa krajowego i regionalnego mogą wzmocnić inwestycje w infrastrukturę energetyczną zapewniane w ramach CEF, na przykład poprzez inwestycje w aktywa energetyczne, które nie mają charakteru transgranicznego, ale są równie ważne dla transformacji energetycznej.

Należy wspierać rozszerzenie korytarzy TEN-T na kraje kandydujące oraz infrastrukturę transportową i energetyczną w państwach trzecich w ścisłej koordynacji z programem „Globalny wymiar Europy”.

Program „Horyzont Europa” będzie nadal wspierał badania naukowe i innowacje w dziedzinie transportu i energii oraz będzie ściśle powiązany z Europejskim Funduszem Konkurencyjności obejmującym zwiększanie skali i wdrażanie najnowocześniejszych innowacyjnych rozwiązań w zakresie dekarbonizacji, cyfryzacji i odporności transportu i energii. Europejski Fundusz Konkurencyjności będzie również uzupełnieniem CEF, oferując możliwości gwarancji dla projektów infrastrukturalnych.

1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków*

Chociaż ściślejsze powiązanie finansowania UE z priorytetami politycznymi zawartymi w planach wzmocniłoby ich wymiar transgraniczny, a mechanizm sterowania zapewniłby większy nacisk na projekty o wysokiej unijnej wartości dodanej, realizacja transgranicznych projektów infrastrukturalnych za pośrednictwem planów byłaby jednak bardziej złożona i kosztowna zarówno dla organów państw członkowskich, jak i promotorów. Dostosowanie przez państwa członkowskie programów inwestycyjnych do programów państw sąsiadujących byłoby procesem długotrwałym, zarówno na etapie wstępnych negocjacji, jak i w przypadku jakichkolwiek zmian. Na przykład Niemcy musiałyby koordynować swój plan z ośmioma sąsiadującymi państwami członkowskimi; Węgry – z pięcioma. Opóźnienia w jednym lub kilku państwach członkowskich mogłyby wywoływać efekt domina w całym procesie. Mimo że Komisja mogłaby wspierać te wysiłki na rzecz koordynacji zarówno podczas negocjacji, jak i poprzez zapewnianie pomocy technicznej za pośrednictwem planów, obciążenie dla organów państw członkowskich pozostałoby znaczne. Mogłoby to również znacząco zwiększyć obciążenia administracyjne spoczywające na promotorach projektów, którzy musieliby realizować swoje projekty transgraniczne w ramach kilku planów krajowych oraz składać sprawozdania w odrębnych systemach sprawozdawczości i audytu (po jednym dla każdego państwa członkowskiego).

W ocenie skutków podkreślono jednak, że plany partnerstwa krajowego i regionalnego mogłyby uwzględniać inwestycje uzupełniające w odniesieniu do odcinków transgranicznych i projektów o dużym znaczeniu dla UE. Specjalny instrument w ramach zarządzania bezpośredniego zapewni finansowanie projektów transgranicznych w oparciu o podejście konkurencyjne, w ramach którego wybierane są projekty o najwyższej jakości, dojrzałości i unijnej wartości dodanej. Beneficjenci mają do dyspozycji pojedynczy punkt kontaktowy i mogą korzystać z jednolitej procedury składania wniosków i realizacji projektu. Ponadto Komisja ściśle monitoruje projekty.

1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

☐ **Ograniczony czas trwania**

– ☒ Czas trwania wniosku/inicjatywy: od 1.1.2028 r. do 31.12.2034 r.

– ☒ Czas trwania wpływu finansowego: od 2028 r. do 2034 r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od 2028 r. do 2040 r. w odniesieniu do środków na płatności.

☐ **Nieograniczony czas trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

☒ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

– ☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii

– ☒ przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☒ **Zarządzanie pośrednie** przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym

– ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)

– ☐ Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu

– ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego

– ☒ organom prawa publicznego

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, w zakresie, w jakim są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe

– ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym

– ☐ podmiotom mającym siedzibę w państwie członkowskim, podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego lub prawu Unii i kwalifikującym się, zgodnie z przepisami sektorowymi, do powierzenia im wykonywania środków finansowych Unii lub gwarancji budżetowych, w zakresie, w jakim podmioty te są kontrolowane przez podmioty prawa publicznego lub podmioty podlegające prawu prywatnemu świadczące usługi użyteczności publicznej, a także posiadają odpowiednie gwarancje finansowe w formie odpowiedzialności solidarnej organów kontrolnych lub równoważne gwarancje finansowe, które mogą być

ograniczone, w odniesieniu do każdego działania, do maksymalnej kwoty wsparcia Unii.

Uwagi:

Program jest wykonywany w ramach zarządzania bezpośredniego i zarządzania pośredniego zgodnie z rozporządzeniem finansowym. Podobnie jak w okresach 2014–2020 oraz 2021–2027 większość budżetu mogłaby być realizowana poprzez przekazanie wykonania agencji wykonawczej. W takim przypadku jedynie działania wspierające program byłyby zarządzane bezpośrednio przez Komisję.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Program ma być realizowany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [XXX]* [rozporządzenie w sprawie wykonania], które ustanawia przepisy dotyczące monitorowania wydatków i ram wykonania budżetu, w tym mechanizmy monitorowania, oceny i sprawozdawczości we wszystkich programach.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli

Program będzie realizowany metodą zarządzania bezpośredniego. Oczekuje się, że zostanie on przekazany agencji wykonawczej, natomiast niektóre środki wsparcia programu będą zarządzane bezpośrednio przez Komisję. Ustanowiona agencja wykonawcza CINEA posiada strukturę i procedury niezbędne do zapewnienia dalszego zarządzania CEF.

Program będzie realizowany głównie za pomocą dotacji, które są odpowiednim instrumentem finansowania dużych projektów infrastrukturalnych i projektów związanych z produkcją energii.

Strategia kontroli zostanie odpowiednio opracowana i będzie koncentrować się na trzech kluczowych etapach realizacji dotacji, zgodnie z rozporządzeniem finansowym: organizacji zaproszeń do składania wniosków i wyborze wniosków odpowiadających celom polityki programu, kontrolach operacyjnych, monitorowaniu i kontrolach *ex ante* obejmujących realizację projektów, zamówienia publiczne, płatności zaliczkowe, okresowe i końcowe, a także na kontrolach *ex post* i płatnościach.

Taka strategia kontroli ma przynieść rezultaty dotyczące skuteczności działania zgodnie ze wskaźnikami monitorowanymi w przypadku ostatniego cyklu programu:

~100 % wykonanych środków na zobowiązania i na płatności;

~100 % terminowo powiadomionych beneficjentów;

~100 % dotacji podpisanych w terminie;

~100 % terminowo dokonanych płatności;

~ ryzyko w chwili dokonywania płatności i w chwili zamknięcia w ujęciu rocznym poniżej progu istotności wynoszącego 2 %.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Zidentyfikowane zagrożenia pozostają zasadniczo takie same jak w poprzednich wersjach programu:

wolniejsza niż zakładana realizacja kluczowych priorytetów (korytarzy, projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania) ze względu na niedostateczną absorpcję rynkową bądź jakość przedstawionych projektów;

opóźnienia w realizacji projektów;

brak dostępnych danych dotyczących wykonania lub problemy z jakością danych;

możliwe błędy lub niewłaściwe zarządzanie funduszami UE, w tym potencjalne ryzyko podwójnego finansowania oraz złożoność przepisów;

ryzyko zewnętrzne mające istotny wpływ na infrastrukturę lub priorytety, takie jak zagrożenia geopolityczne lub poważne zjawiska klimatyczne;

ryzyko zewnętrzne wpływające na dostępność finansowania lub warunki rynkowe, w szczególności w przypadku zmniejszenia popytu na infrastrukturę lub na podaż kredytów, jak miało to miejsce w przypadku ostatniego kryzysu finansowego.

Oczekuje się, że kluczowe funkcje kontroli opracowane na potrzeby poprzedniego cyklu programu pozostaną aktualne, przy czym należy zwrócić uwagę na konkurencyjność przygotowywanych projektów, skoncentrować się na celach polityki, zapewnić zaangażowanie wszystkich podmiotów, odpowiednią elastyczność budżetową oraz spójne kontrole *ex ante* i *ex post*.

Zagrożenia te należy eliminować poprzez: zwrócenie uwagi na konkurencyjność i przygotowanie puli projektów, skupienie się na wkładzie projektów w realizację celów polityki, zapewnienie systematycznego zaangażowania wszystkich zainteresowanych podmiotów, zachowanie odpowiedniej elastyczności budżetowej. Zestaw kontroli ex ante i ex post zostanie dostosowany do poziomu możliwego ryzyka.

Kontrole będą w związku z tym wspierane poprzez: oddolne oceny ryzyka, systematyczną ocenę ram kontrolnych, odpowiednią sprawozdawczość na temat odstępstw (rejestr wyjątków i uchybień) oraz poprzez działania naprawcze podjęte odnośnie do zaleceń wydanych przez Służbę Audytu Wewnętrznego, przez Europejski Trybunał Obrachunkowy lub przez organ udzielający absolutorium.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Koszty kontroli i wynikające z nich korzyści

Przyjmuje się, że zasadnicza część programu będzie realizowana przez agencję wykonawczą CINEA, co pozwoli utrzymać koszty kontroli na poziomie porównywalnym z kosztami obecnego CEF. Niewielka liczba dotacji realizowanych bezpośrednio przez służby Komisji może skutkować wyższymi kosztami kontroli z uwagi na niską wartość jednostkową tych dotacji oraz brak korzyści skali.

W przypadku projektów zarządzanych przez agencję wykonawczą koszt kontroli obecnego CEF podzielono na koszty nadzoru na poziomie Komisji i koszt kontroli operacyjnych na poziomie organu wdrażającego.

Koszt kontroli na poziomie Komisji, w ramach obu zaangażowanych dyrekcji generalnych, szacuje się[31] na około 0,1 % płatności tytułem wydatków operacyjnych na poziomie programu.

Kontrole te mają na celu zapewnienie sprawnego i skutecznego nadzoru nad Agencją przez jej macierzyste dyrekcje generalne, a także zapewnienie niezbędnego poziomu gwarancji na szczeblu Komisji.

[31] Szacunki te nie uwzględniają aspektów strategii i polityk powiązanych z programem ani nadzoru nad instrumentami delegowanymi z CEF.

Przy stałym zakresie należy oczekiwać wzrostu kosztów nadzoru na poziomie Komisji, odzwierciedlającego rozszerzone wymogi dotyczące nadzoru nad agencjami wykonawczymi, jak również dodatkowe wysiłki, które będą związane z zapewnieniem gwarancji odnośnie do zmian w programie.

CINEA zapewnia stabilne środowisko kontroli. Przewiduje się, że koszty kontroli na poziomie agencji pozostaną w zakresie 0,9–1,3 % – czyli na poziomie odnotowanym w latach 2021–2024 lub blisko tego zakresu. Budowanie zdolności niezbędnych do dostosowania się do zmian w programie lub dostosowania procesów kontroli może jednak przełożyć się na wzrost kosztów kontroli. Korzyści płynące z kontroli są następujące:

- uniknięcie wyboru słabszych lub nieodpowiednich wniosków;

- optymalizacja planowania i wykorzystania funduszy UE, tak aby zachować unijną wartość dodaną;

- zapewnienie odpowiedniej jakości umów o udzielenie dotacji, uniknięcie błędów w identyfikacji podmiotów prawnych, zapewnienie prawidłowego obliczenia wkładów UE i uzyskanie niezbędnych gwarancji dla prawidłowego funkcjonowania dotacji;

- wykrycie niekwalifikowalnych kosztów na etapie dokonywania płatności;

- wykrycie błędów mających wpływ na legalność i prawidłowość operacji na etapie audytu;

- zwiększenie wiarygodności informacji przekazywanych Komisji.

Rozważona zostanie możliwość wprowadzenia uproszczonych opcji kosztów, w zależności od pozytywnej oceny kosztów i korzyści pod kątem wpływu na poziom błędu, koszty kontroli oraz skuteczność i efektywność kontroli.

Szacowany poziom błędu

Szacuje się, że zarówno szacowane ryzyko w chwili dokonywania płatności, jak i w chwili zamknięcia utrzymuje się na poziomie poniżej 2 % w ujęciu rocznym – w tym samym przedziale co poziomy błędu obserwowane w przypadku CEF2.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Dyrekcje Generalne Komisji odpowiedzialne za działania finansowane na podstawie niniejszego rozporządzenia są zobowiązane do ochrony interesów finansowych Unii zgodnie ze strategią Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych COM(2019) 196 final oraz jej zmienionym planem działania COM(2023) 405 final.

Środki zwalczania nadużyć finansowych obejmują w szczególności stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i innym nielegalnym działaniom; skuteczne kontrole; odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych oraz, w przypadku wykrycia nieprawidłowości, skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 oraz rozporządzeniem (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Dyrekcje Generalne MOVE i ENER oraz agencja wykonawcza CINEA zaktualizowały swoje strategie zwalczania nadużyć finansowych i związane z nimi plany działania na poziomie DG, obejmujące cały cykl wydatkowania,

z uwzględnieniem zasady proporcjonalności oraz kosztów i korzyści wynikających ze środków, które mają zostać wdrożone, co pozwoli na ocenę ryzyka programu.

Te trzy służby zapewnią, aby ich podejście do zarządzania ryzykiem wystąpienia nadużyć było wykorzystywane do określania obszarów wysokiego ryzyka, z uwzględnieniem przeprowadzonej przez DG analizy kosztów i korzyści dla poszczególnych sektorów oraz działań OLAF w zakresie zapobiegania nadużyciom i analizy ryzyka.

Od strony administracyjnej za monitorowanie zamówień, dotacji i związanych z nimi płatności odpowiedzialna jest CINEA. Strategia zwalczania nadużyć finansowych jest uaktualniana co dwa lata, a ostatnia aktualizacja miała miejsce w 2024 r. Agencja opracowuje własne środki zwalczania nadużyć finansowych, w tym strategię audytów ex post, aby dokonywać oceny legalności i prawidłowości transakcji leżących u podstaw rozliczeń oraz odzyskiwać niesłusznie wypłacone kwoty. CINEA podlega co roku kontroli Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pod kątem prawdziwego i rzetelnego stanu ksiąg rachunkowych oraz legalności i prawidłowości transakcji leżących u ich podstaw (dochody i wydatki) oraz jest co roku przedmiotem procedury udzielania absolutorium przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej.

Umowy dotyczące dotacji i zamówień zawarte przez wdrażające dyrekcje generalne lub przez CINEA będą oparte na standardowych wzorach, w których określone zostaną ogólnie obowiązujące środki zwalczania nadużyć finansowych, w tym uprawnienia do przeprowadzania audytów, kontroli na miejscu i inspekcji, o których mowa powyżej. Komisja lub jej przedstawiciele oraz Trybunał Obrachunkowy otrzymają uprawnienia do przeprowadzania audytów, na podstawie dokumentacji i na miejscu, wobec wszystkich beneficjentów dotacji, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymują środki unijne.

Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) jest upoważniony do przeprowadzania kontroli na miejscu i inspekcji u podmiotów gospodarczych, których takie finansowanie bezpośrednio lub pośrednio dotyczy, zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu (Euratom, WE) nr 2185/96, w celu ustalenia, czy miały miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiekolwiek inne nielegalne działanie, naruszające interesy finansowe Unii Europejskiej, w związku z umową o udzielenie dotacji, decyzją o udzieleniu dotacji lub zamówieniem dotyczącym finansowania przez Unię. Prokuratura Europejska (EPPO) będzie miała niezbędny dostęp do wykonywania swoich kompetencji zgodnie z rozporządzeniem Rady (UE) 2017/1939.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.[32]	państw EFTA[33]	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów[34]	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
2	05 01 01 Wydatki pomocnicze na CEF (transport, energia, mobilność wojskowa)	Niezróżn.	NIE	TAK	TAK	NIE
2	05 02 01 01 – CEF Transport	Zróżn.	NIE	TAK	TAK	NIE
2	05 02 01 02 – CEF Mobilność wojskowa	Zróżn.	NIE	TAK	TAK	NIE

[32] Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.
[33] EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.
[34] Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

2	05 02 02 – CEF Energia	Zróżn.	NIE	TAK	TAK	NIE

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej

3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	2

			Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	Rok	**OGÓŁEM WRF 2028–2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Środki operacyjne										
05 02 01 01 – CEF Transport	Środki na zobowiązania	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Środki na płatności	(2a)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 01 02 – CEF Mobilność wojskowa	Środki na zobowiązania	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Środki na płatności	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 02 – CEF Energia	Środki na zobowiązania	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Środki na płatności	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy										
05 01 01	Wydatki pomocnicze na CEF (transport, energia, mobilność	(3)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**

	wojskowa)									
OGÓŁEM środki	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
dla DG MOVE/ENER	Środki na płatności	=2a+2b+3								

Dział wieloletnich ram finansowych	**4**	„Wydatki administracyjne”[35]

Dyrekcja Generalna:	Rok **2028**	Rok **2029**	Rok **2030**	Rok **2031**	Rok **2032**	Rok **2033**	Rok **2034**	**OGÓŁEM WRF 2028–2034**
• Zasoby ludzkie	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Pozostałe wydatki administracyjne	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
OGÓŁEM DG MOVE/ENER	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

[35] Niezbędne środki należy określić na podstawie danych dotyczących średnich rocznych kosztów, dostępnych na odpowiedniej stronie internetowej BUDGpedia.

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 4 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

		Rok **2028**	Rok **2029**	Rok **2030**	Rok **2031**	Rok **2032**	Rok **2033**	Rok **2034**	**OGÓŁEM WRF 2028–2034**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 4	Środki na zobowiązania								
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności								

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)

Wskaźniki produktu i rezultatu służące monitorowaniu postępów i osiągnięć niniejszego programu będą odpowiadać wspólnym wskaźnikom określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [XXX]* [rozporządzenie w sprawie wykonania].

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej

3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034	OGÓŁEM 2028–2034
DZIAŁ 4								
Zasoby ludzkie	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Pozostałe wydatki administracyjne	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Poza DZIAŁEM 4								
Zasoby ludzkie	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OGÓŁEM	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte ze środków dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC)

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok 2028	Rok 2029	Rok 2030	Rok 2031	Rok 2032	Rok 2033	Rok 2034
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach	61	61	61	61	61	61	61

przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)	0	0	0	0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)							
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)	2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. - w centrali	0	0	0	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. - w delegaturach UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7	40	40	40	40	40	40	40
OGÓŁEM	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem

OGÓŁEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok **2028**	Rok **2029**	Rok **2030**	Rok **2031**	Rok **2032**	Rok **2033**	Rok **2034**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)	0	0	0	0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)							
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)	2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)	0	0	0	0	0	0	0

Linia budżetowa na wsparcie adm.	- w centrali	0	0	0	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 4		0	0	0	0	0	0	0
Wydatki na wsparcie dla Sekretariatu na potrzeby weryfikacji skuteczności działania		40	40	40	40	40	40	40
OGÓŁEM		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Z uwagi na ogólną napiętą sytuację w ramach działu 4, zarówno pod względem personelu, jak i poziomu środków, potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte przez personel dyrekcji generalnej już przydzielony na zarządzanie tym działaniem lub przesunięty w ramach dyrekcji generalnej lub innych służb Komisji.

Personel niezbędny do wdrożenia wniosku (w EPC):

•	• **Personel już pracujący w służbach Komisji**	• **Personel dodatkowy***		
•	•	• **Finansowany z działu 7 lub ze środków „Badania naukowe”**	**Finansowany z linii BA**	• **Finansowany z opłat**
Stanowiska w planie zatrudnienia	61		Nie dotyczy	
Personel zewnętrzny (CA, SNE, INT)	32		10*	

*10 nowych EPC odpowiada 10 stanowiskom, które mają zostać utworzone w 2028 r. na potrzeby Sekretariatu na potrzeby weryfikacji skuteczności działania w ramach linii budżetowej 02 01 21 02, zgodnie z ustaleniami współprawodawców podczas negocjacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona).

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	• Opracowywanie polityki i strategia • Wspieranie forów regionalnych i tematycznych w identyfikowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i projektów będących

	przedmiotem wzajemnego zainteresowania • Koordynacja i współpraca ze wszystkimi zainteresowanymi stronami (państwami członkowskimi, państwami trzecimi, innymi dyrekcjami generalnymi oraz innymi instytucjami UE, na forach tematycznych i regionalnych itp.) • Opracowanie programu prac • Procesy kwalifikacji • Zarządzanie rocznymi zaproszeniami do składania wniosków oraz kwalifikacją projektów do wsparcia finansowego UE • Zarządzanie kwestiami operacyjnymi i finansowymi projektów • Oceny
Personel zewnętrzny	• Wspieranie forów regionalnych i tematycznych w identyfikowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania • Wsparcie procesów kwalifikacji • Wsparcie zarządzania rocznymi zaproszeniami do składania wniosków oraz kwalifikacją projektów do wsparcia finansowego UE • Wsparcie zarządzania finansami i projektami • Wsparcie organizacji ocen

3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

OGÓŁEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok **2028**	Rok **2029**	Rok **2030**	Rok **2031**	Rok **2032**	Rok **2033**	Rok **2034**	**OGÓŁEM WRF 2028–2034**
DZIAŁ 4								
Wydatki na IT* (ponoszone przez organizację)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Suma cząstkowa DZIAŁ 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Poza DZIAŁEM 4								
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
OGÓŁEM	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*Wydatki w dziale H4 zostały obliczone zgodnie z instrukcją DG BUDG: liczba EPC pomnożona przez 8 200 EUR na EPC.

3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek jest spójny z wnioskiem dotyczącym WRF na lata 2028–2034.

Wniosek/inicjatywa:

– ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

– ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok **2028**	Rok **2029**	Rok **2030**	Rok **2031**	Rok **2032**	Rok **2033**	Rok **2034**	Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody

– ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

  – ☐ wpływ na zasoby własne

  – ☐ wpływ na dochody inne

  – ☐ Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy[36]						
		Rok **2028**	Rok **2029**	Rok **2030**	Rok **2031**	Rok **2032**	Rok **2033**	Rok **2034**
Artykuł …								

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

[36] W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

4. WYMIAR CYFROWY

4.1. Wymogi cyfrowe

Instrument „Łącząc Europę” (CEF) będzie nadal wspierał narzędzia informatyczne, które okazały się kluczowe dla skutecznego i przejrzystego zarządzania projektami. Narzędzia, takie jak jednolity elektroniczny obszar wymiany danych (SEDIA), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (lub inne rozwiązanie w zakresie analityki biznesowej i analizy danych, które wspiera wizualizację, badanie i analizę danych), platforma na rzecz przejrzystości (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey i ARACHNE odgrywają w tym względzie zasadniczą rolę. Ponadto CEF będzie nadal wspierał działania wykonawcze Komisji związane z szeregiem systemów informatycznych i środowisk wymiany informacji przewidzianych w prawie Unii i inicjatywach UE, takich jak m.in. ESSKY, PRIME KPI, EMSWe i eFTI.

SEDIA, za pośrednictwem portalu Funding and Tenders, zapewnia pojedynczy punkt kontaktowy na potrzeby procedur finansowania i udzielania zamówień, centralizując dane uczestników i ograniczając pracę manualną. Portal eGrants obejmuje cały cykl dotacji, zapewniając spójność i identyfikowalność. Map-IT umożliwia kodowanie zarówno jakościowych, jak i ilościowych wskaźników projektu w celu wsparcia sprawozdawczości tematycznej i krajowej. Platforma CIRCABC ułatwia wspólne zarządzanie dokumentami dzięki kontroli wersji i dostępowi wielojęzycznemu. EUSurvey wykorzystuje się do ustrukturyzowanego gromadzenia danych, natomiast ARACHNE usprawnia monitorowanie projektów, identyfikując potencjalne ryzyko nadużyć finansowych za pomocą wzbogaconych danych i wskaźników ryzyka.

TENtec, system informacyjny transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), zapewnia interaktywne mapy i aktualne sprawozdania wspierające przejrzystość, świadome podejmowanie decyzji i świadomość społeczną. TENtec gromadzi i przechowuje informacje geograficzne, finansowe i historyczne na temat infrastruktury sieci transportowej UE i państw sąsiadujących do celów planowania, podejmowania decyzji politycznych i monitorowania realizacji programu TEN-T. TENtec jest systemem wymaganym na mocy rozporządzenia (UE) 2024/1679. System ten – opracowany we współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami – zapewnia kompleksowy przegląd polityki TEN-T, pomoc w monitorowaniu projektów oraz wspiera modelowanie transportu i planowanie w przyszłości. TENtec obejmuje również dane dotyczące mobilności wojskowej i infrastruktury paliw alternatywnych, które stanowią podstawę odpowiednich priorytetów politycznych, i jest przystosowany do uwzględniania różnych rodzajów danych dotyczących polityki wymagających geolokalizacji.

Powiązane z TENtec Europejskie Obserwatorium Paliw Alternatywnych (EAFO) jest kluczowym narzędziem informatycznym wspierającym monitorowanie przejścia na zrównoważoną mobilność, jak określono na przykład w rozporządzeniu (UE) 2023/1804 w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. EAFO dostarcza kompleksowych, aktualnych danych i statystyk dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych, upowszechniania pojazdów i środków polityki krajowej w całej UE. EAFO służy jako narzędzie informatyczne wspierające realizację zobowiązań prawnych wynikających z rozporządzenia (UE) 2023/1804, takich jak wspólny unijny punkt dostępu do danych dotyczących paliw alternatywnych.

EMI-ECS jest narzędziem informatycznym wykorzystywanym do wyboru i zawierania umów z ekspertami zewnętrznymi zaangażowanymi w ocenę wniosków. QlikSense to narzędzie wykorzystywane do celów statystycznych i monitorowania projektów. Platforma

na rzecz przejrzystości i TP Viewer to narzędzia wykorzystywane do dostarczania opinii publicznej informacji i statystyk dotyczących finansowanych projektów.

Platforma jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (ESSKY) wspiera zainteresowane strony we wdrażaniu systemu oceny wyników i poboru opłat jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES). Zapewnia ona dostęp do istotnych informacji za pośrednictwem bibliotek i oferuje funkcję składania dokumentów.

Platforma kluczowych wskaźników efektywności europejskich zarządców infrastruktury kolejowej (PRIME KPI) umożliwia monitorowanie kluczowych wskaźników efektywności związanych z transportem kolejowym. Stanowi ona platformę sprawozdawczą dla zarządców infrastruktury.

Unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS (UE CCMS) wspiera wdrażanie systemów i technologii C-ITS w Europie. Opiera się on na głównych elementach wspierających bezpieczną interoperacyjność na szczeblu europejskim. W dyrektywie 2010/040 w sprawie inteligentnych systemów transportowych określono rolę Komisji w systemie UE CCMS.

Europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych, ustanowiony rozporządzeniem (UE) 2019/1239, stanowi ramy prawne i techniczne służące harmonizacji wymiany formalności administracyjnych między operatorami morskimi a organami podczas zawinięcia do portu w UE. Składa się on z sieci morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych uzupełnionych wspólnymi komponentami i usługami informatycznymi zarządzanymi przez Komisję.

Środowisko elektronicznej wymiany informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI) jest ogólnounijną zdecentralizowaną architekturą informatyczną ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2020/1056. Będzie ono wspierać wymianę informacji między przewoźnikami a właściwymi organami w zakresie kontroli zgodności z sześcioma unijnymi rozporządzeniami i dyrektywami dotyczącymi transportu, a także ponad 170 krajowymi aktami prawnymi regulującymi transport towarowy w państwach członkowskich.

Rozwiązanie Galileo dotyczące uprzywilejowanych korytarzy monitoruje sytuację w ruchu na przejściach granicznych TEN-T w odniesieniu do transportu drogowego towarów i czasu podróży w przypadku kolejowych przewozów towarowych w korytarzach TEN-T. Zapewnia ono funkcjonariuszom granicznym i przewoźnikom widoczność sytuacji na granicach, umożliwiając im sprawdzenie, które granice są bardziej obciążone. Uprzywilejowany korytarz w ramach Galileo umożliwia spełnienie wymogów „uprzywilejowanego korytarza” i zapewnia przekroczenie granicy w czasie krótszym niż 15 minut.

Europejska przestrzeń danych dotyczących mobilności (EMDS) powinna umożliwiać wyszukiwanie i udostępnianie danych z istniejących i przyszłych źródeł danych dotyczących transportu i mobilności. W komunikacie w sprawie EMDS (COM(2023) 751 final) Komisja podkreśliła, że jednym z głównych komponentów jest portal (meta)danych, na którym wszystkie istotne ekosystemy danych mogłyby udostępniać metadane rodzajów danych, którymi zarządzają, oraz odpowiednich warunków dostępu do tych danych.

4.2. Dane

Narzędzia cyfrowe wspierane w ramach CEF mają bardzo różny charakter, dotyczą

różnych rodzajów transportu i różnych podmiotów, które wymieniają się informacjami (służby Komisji, beneficjenci, organy krajowe, partnerzy biznesowi itp.). W związku z tym narzędzia przetwarzają również szeroki zakres różnych danych. Ogólnie rzecz biorąc, są one zgodne z zasadą jednorazowości, zapewniając maksymalne ponowne wykorzystanie danych i unikając wielokrotnego wprowadzania danych, a jednocześnie udostępniając dane w sposób bezpieczny i solidny.

4.3. Rozwiązania cyfrowe

Wszystkie opisane narzędzia służą zapewnieniu spójności, zwiększeniu efektywności i zagwarantowaniu interoperacyjności, a w konsekwencji poprawie jakości procesów stanowiących podstawę usług Komisji w ramach CEF oraz sprzyjają sprawnemu funkcjonowaniu jednolitego rynku.

4.4. Ocena interoperacyjności

Wszystkie opisane narzędzia cyfrowe są już wykorzystywane przez zainteresowane strony. Wykazują one silną interoperacyjność dzięki znormalizowanym technikom wymiany informacji.

Jeśli chodzi o europejską przestrzeń danych dotyczących mobilności, Komisja pracuje nad szczegółami jej wdrożenia.

4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie

Opisane narzędzia cyfrowe funkcjonują skutecznie, a wszelkie przyszłe zmiany lub usprawnienia będą wdrażane w sposób kontrolowany i etapowy, aby zapewnić ciągłość i uniknąć zakłóceń w funkcjonowaniu lub wdrażaniu rozporządzenia.