



H R V A T S K I S A B O R
Odbor za europske poslove

Klasa: 022-03/19-03/24
Urbroj: 6521-31-19-01
Zagreb, 12. ožujka 2019.

**ODBOR ZA ZAŠTITU
OKOLIŠA I PRIRODE**
Predsjednik Ivan Vilibor Sinčić

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET
I INFRASTRUKTURU**
Predsjednik Pero Čosić

Poštovani predsjednici Odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za zaštitu okoliša i prirode te Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2019. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju Instrumenta za
povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br.
283/2014 COM (2018) 438**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/18-07/503, Urbroj: 50301-23/22-18-1 na sjednici održanoj 6. studenoga 2018. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 13. lipnja 2018., te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 12. travnja 2019. godine.

S poštovanjem,

PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Ivan Milošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2018) 438
- COM (2018) 438
Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage Uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014

Brojčana oznaka dokumenta: Meduinstitucijski predmet 2018/0228 (COD), 9951/18; 12810/18 (aktualni kompromisni tekst predsjedništva)

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta), ustrojstvena jedinica i službenik/ica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Ustrojstvena jedinica: Uprava za EU fondove i strateško planiranje

Nadležna službenica: Ina Topić (ina.topic@mmpi.hr)

Zamjena: Marina Pintur (marina.pintur@mmpi.hr)

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo zaštite okoliša i energetike

Ustrojstvena jedinica: Uprava za energetiku

Nadležni službenik: Vjekoslav Jukić, načelnik Sektora za energetske politiku i planiranje, Uprava za energetiku, (vjekoslav.jukic@mzoe.hr)

Zamjena: Margareta Karadža (margareta.karadza@mzoe.hr)

Nadležno tijelo: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti

Nadležni službenik: Domagoj Maričić (Domagoj.Maricic@hakom.hr)

Zamjene: Tomislav Bartolec (tomislav.bartolec@hakom.hr)

Igor Francetić (igor.francetic@hakom.hr)

Nadležni službenik/ica u MVEP (Sektor za COREPER I):

Marcel Mlinarić (marcel.mlinaric@mvep.hr)

Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:

Skupina prijatelja predsjedništva za CEF (Connecting European Facility – Instrument za povezivanje Europe), Kristijan Ležaić (kristijan.lezaic@mvep.hr)

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Uredbom (EU) br. 1316/2013 Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju

izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 uspostavljen je Instrument za povezivanje Europe (u daljnjem tekstu: CEF) te je utvrđena financijska omotnica za provedbu CEF-a za razdoblje od 2014. do 2020. godine.

CEF podržava ulaganja u prometnu, energetska i digitalnu infrastrukturu putem razvoja transeuropskih mreža (u daljnjem tekstu: TEN). U razdoblju od 2021. do 2027. godine predlaže se promicanje prekogranične suradnje u području proizvodnje obnovljive energije. Dodatno, u skladu sa Zajedničkom komunikacijom o poboljšanju vojne mobilnosti u Europskoj uniji iz studenoga 2017. godine i Akcijskim planom za vojnu mobilnost, koji su 28. ožujka 2018. godine donijeli Europska komisija (u daljnjem tekstu: EK) i Visoki predstavnik Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku, provedba civilno-vojnih prometnih projekata s dvojnog namjenom, trebala bi se financirati putem CEF-a.

Cilj Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014 (u daljnjem tekstu: Prijedlog uredbe) je sinergija prometnog, energetska i digitalnog sektora, osiguravanje sredstava i provedba financiranja, identifikacija prekograničnih projekata u području obnovljive energije te projekata infrastrukture za digitalno povezivanje i poticanje ulaganja.

Prijedlog uredbe uključuje sljedeće iznose u EUR-ima:

- a) prometni sektor: 30 615 493 000 EUR uključujući opću omotnicu u iznosu od 12 830 000 000 EUR, doprinos iz Kohezijskog fonda 11 285 493 000 EUR, i potporu za vojnu mobilnost 6 500 000 000 EUR;
- b) energetska sektor 8 650 000 000 EUR;
- c) digitalni sektor 3 000 000 000 EUR;

što ukupno iznosi 42 265 493 000 EUR.

Na temelju pozitivnih iskustava s provedbom trenutnog CEF-a, EK predlaže nastavak provedbe programa za tri CEF-ova sektora uz izravno upravljanje koje provodi EK i Izvršna agencija za inovacije i mreže (u daljnjem tekstu: INEA). Predlaže se zadržavanje postojećeg mehanizma provedbe. Međutim, uvest će se poboljšanja u pogledu pojednostavnjenja i fleksibilnosti.

Iz Prijedloga uredbe se mogu izdvojiti sljedeće odredbe:

Članak 4., stavak 8., koji propisuje da se 30% iznosa prenesenih iz Kohezijskog fonda stavlja odmah na raspolaganje državama članicama (u daljnjem tekstu: DČ) koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda za projekte prometne infrastrukture u skladu s ovom Uredbom uz davanje prioriteta prekograničnim vezama i vezama koje nedostaju. Do 31. prosinca 2023. godine u odabiru projekata koji ispunjavaju uvjete za financiranje poštuje se nacionalna dodjela sredstava u okviru Kohezijskog fonda u pogledu 70% prenesenih sredstava. Od 1. siječnja 2024. godine prenesena sredstva koja nisu usmjerena u projekt prometne infrastrukture postaju dostupna svim DČ koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz

Kohezijskog fonda za financiranje projekata prometne infrastrukture u skladu s ovom Uredbom. Austrijsko predsjedništvo (u daljnjem tekstu: AT PRES) je kompromisnim prijedlogom uredbe označilo gore navedene postotke kao podložne promjenama tijekom pregovora.

U stavku 9. istog članka predviđa se mogućnost, na zahtjev DČ, prenošenja u CEF sredstava dodijeljenih na temelju podijeljenog upravljanja. Ta sredstva će, ako je to moguće, biti korištena za potrebe DČ o kojoj je riječ.

Smatramo važnim istaknuti i članak 5., stavak 1., točke a i b, u kojima se utvrđuju uvjeti za sudjelovanje trećih zemalja u CEF-u (odnosi se na zemlje članice Europskog udruženja za slobodnu trgovinu (u daljnjem tekstu: EFTA) koje su članice Europskog gospodarskog prostora (u daljnjem tekstu: EGP), zemlje pristupnice, zemlje kandidatkinje i potencijalne kandidatkinje. Također, članak 7. se bavi identificiranjem prekograničnih projekata u području obnovljive energije jer se njime definira i prihvatljivost pojedinih projekata za financiranje putem CEF-a.

U članku 11., propisuju se prihvatljivi subjekti za provedbu CEF-a, koji uključuju pravne osobe osnovane u DČ, pravne osobe osnovane u trećoj državi koja je pridružena CEF-u te pravne osobe osnovane na temelju Prava EU kao i međunarodne organizacije. Fizičke osobe ne mogu sudjelovati u CEF-u. Iznimno, mogu sudjelovati i pravne osobe iz trećih država, ako je to neophodno za postizanje ciljeva od zajedničkog interesa ili ako je riječ o prekograničnim projektima u području obnovljive energije.

Nadalje, značajna odredba ovog Prijedloga uredbe se odnosi na prihvatljivost troškova definiranih člankom 15., točkama c i d, u kojem se navode kupnja zemljišta i porez na dodanu vrijednost (u daljnjem tekstu: PDV) kao neprihvatljiv trošak za sufinanciranje iz CEF-a. AT PRES je u kompromisnom prijedlogu uredbe uvažilo stajalište DČ te definiralo kupnju zemljišta kao prihvatljiv trošak samo za iznose prenesene iz Kohezijskog fonda, dok je PDV i dalje definiran kao neprihvatljiv trošak.

U članku 17. predviđaju se razlozi za smanjenje ili prekid dodjele bespovratnih sredstava, između ostalog, ako djelovanje nije započeto u roku od godine dana od početnog datuma navedenog u sporazumu o dodjeli bespovratnih sredstava.

U članku 18. predviđa se mogućnost kumulativnog, zamjenskog i kombiniranog financiranja. U tom smislu predviđa se da se za mjeru za koju je dobiven doprinos u okviru CEF-a može dobiti doprinos i iz bilo kojeg drugog programa EU, uključujući fondove s podijeljenim upravljanjem, pod uvjetom da ti doprinosi ne pokrivaju iste troškove.

U članku 23. predviđa se davanje ovlasti EK za donošenje delegiranih akata u odnosu na dijelove I. do IV. Aneksa.

Posebno izdvajamo Prilog Prijedlogu uredbe u kojem su u II. dijelu određeni okvirni postotci za prometni sektor na način da se 60% proračunskih sredstava iz članka 4., stavka 2., točke a), podtočaka i. i ii. raspoređuje za mjere koje se odnose na učinkovite i međusobno povezane

mreže te 40% proračunskih sredstava za mjere koje se odnose na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost. Također su određeni okvirni postotci za mjere iz članka 9. stavka 2. točke a) na način da se proračunska sredstava raspoređuju na koridore osnovne mreže (75%), osnovne mreže izvan koridora (10%) i sveobuhvatne mreže (15%).

Prilog Prijedlogu uredbe III. dio definira koridore osnovne prometne mreže i prethodno identificirane dionice te prethodno identificirane dionice u sveobuhvatnoj mreži, a za koje se mogu prijaviti mjere za sufinanciranje iz CEF-a.

Prilog Prijedlogu uredbe IV. dio utvrđuje kriterije i postupak za identifikaciju prekograničnih projekata u području obnovljive energije dok je u V. dijelu priloga Prijedloga uredbe naveden okvirni popis prethodno identificiranih projekata digitalne povezanosti od zajedničkog interesa.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

CEF, koji je uspostavljen 2014. godine, podupire ulaganja u transeuropsku mrežu u prometnom sektoru, energetsom sektoru i digitalnom sektoru. To je ključni Program koji podupire relevantne prioritete EU-a, konkretno radna mjesta i ulaganja, energetska unija, jedinstveno digitalno tržište, klimatsku politiku, socijalnu komponentu Europe te jedinstveno tržište i trgovinu. CEF se temelji na odgovarajućim sektorskim smjernicama.

Cilj ovog Prijedloga uredbe je uspostavljanje pravne osnove za CEF za razdoblje nakon 2020. godine. Na temelju pozitivnih iskustava u provedbi CEF-a u razdoblju od 2014. do 2020. godine, EK predstavlja nasljednika CEF-a u kontekstu cjelokupnog političkog procesa za pripremu Višegodišnjeg financijskog okvira (u daljnjem tekstu: VFO) 2021.–2027. Prijedlog za VFO nakon 2020. godine, uključujući 42 265 493 000 EUR za CEF, EK je predstavila 2. svibnja 2018. godine. Kod izrade novog programa ostaju opće smjernice za pojednostavnjenje koje su pripremile središnje službe EK.

Svrha CEF-a je pružanje potpore postizanju ciljeva politike EU-a u prometnom sektoru, energetsom sektoru i digitalnom sektoru s obzirom na transeuropske mreže omogućavanjem ili ubrzavanjem ulaganja u projekte od zajedničkog interesa te pružanje potpore prekograničnoj suradnji u proizvodnji obnovljive energije. To će se nastojati postići optimiranjem sinergija među sektorima obuhvaćenima CEF-om i ostalim programima EU-a.

Za poticanje stvaranja radnih mjesta te za postizanje pametnog, održivog i uključivog rasta, EU treba modernu i učinkovitu infrastrukturu za doprinos povezivanju i integraciji EU te svih njezinih regija u sektorima prometa, energetike i telekomunikacija. Te su veze ključne za slobodno kretanje osoba, robe, kapitala i usluga. Transeuropske mreže pojednostavnjuju prekogranične veze, potiču veću ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju te pridonose konkurentnijem socijalnom tržišnom gospodarstvu i borbi protiv klimatskih promjena.

U prometnom sektoru CEF pridonosi dovršetku obiju razina transeuropske prometne mreže (u daljnjem tekstu: TEN-T): osnovne mreže TEN-T-a do 2030. godine i sveobuhvatne mreže

TEN-T-a do 2050. godine. CEF podupire i uvođenje europskih sustava upravljanja prometom za sve oblike prometa te olakšava put EU-a prema čistoj i povezanoj mobilnosti. Tamo gdje je potrebno, podržava i prilagodbu mreže TEN-T-a zahtjevima za vojnu mobilnost.

U energetsom sektoru CEF pridonosi dovršetku mreža transeuropske energetske mreže (u daljnjem tekstu: TEN-E) putem razvoja projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na daljnju integraciju unutarnjeg energetskog tržišta i interoperabilnost prekograničnih i međusektorskih mreža. U tom kontekstu CEF energetika financira isključivo projekte koji se nalaze na listi projekata od zajedničkog interesa te ne postoje nacionalne alokacije za energetske dio CEF-a. Nadalje, CEF promiče suradnju DČ u planiranju i uvođenju prekogranične obnovljive energije pridonoseći troškovno učinkovitim ostvarivanju cilja do 2030. godine.

U digitalnom sektoru Instrumentom za povezivanje Europe optimiraju se koristi koje svi građani, poduzeća i javne uprave mogu imati iz jedinstvenog digitalnog tržišta. Uvođenjem digitalnih mreža vrlo velikog kapaciteta s visokom razinom sigurnosti podupiru se sve inovativne digitalne usluge, uključujući povezanu mobilnost i ostale usluge od javnog interesa. Time se pridonosi ostvarenju cilja da svi glavni pokretači socioekonomskog razvoja, na primjer škole, bolnice, prometna čvorišta, glavni pružatelji javnih usluga i poduzeća koja se u velikoj mjeri oslanjaju na digitalne tehnologije do 2025., dobiju pristup širokopojasnim vezama (1 Gbit/s) otvorenima za budući razvoj. Pridonosi se i ukupnoj internetskoj povezanosti europskih teritorija, uključujući najudaljenije regije.

Iako su glavni prioriteti i dalje usmjereni na transeuropske mreže, CEF se nakon 2020. godine u energetsom sektoru proširuje kako bi obuhvatio prekograničnu suradnju u području obnovljive energije te se u digitalnom sektoru reorganizira kako bi bio komplementaran s novim programom Digitalna Europa.

Status dokumenta:

Prijedlog uredbe objavljen je 11. lipnja 2018. godine. O Prijedlogu uredbe se od početka rujna raspravlja na Skupini prijatelja predsjedništva za CEF. AT PRES je dana 16. listopada 2018. godine objavio i kompromisni prijedlog teksta uredbe.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu: RH) podržava donošenje Prijedloga uredbe u smislu uspostavljanja pravne osnove za CEF za razdoblje nakon 2020. godine. Obzirom da CEF podržava ulaganja u prometnu, energetske i digitalnu infrastrukturu putem razvoja TEN-a, RH planira i za razdoblje nakon 2020. godine koristiti mogućnosti dobivanja bespovratnih sredstava putem CEF-a.

Vezano za CEF za energetiku, podržavamo prijedlog proračuna, ali smatramo da u listu projekata od zajedničkog interesa (eng. *Projects of Common Interest*, PCI), koja je osnova za financiranje preko CEF instrumenta za energetiku, treba na odgovarajući način uključiti i

projekte iz Energetske zajednice, kao i zemlje pristupnice i zemlje kandidatkinje. Ovo je posebno važno kod identifikacije prekograničnih projekata u području obnovljive energije te predlažemo da se u ovaj tip projekta uključe i zemlje pristupnice i zemlje kandidatkinje jer će se na taj način omogućiti dodatni razvoj, posebice graničnih prostora EU-a, te će se povećati potencijal kako u istraživanju i unapređenju tehnologije, tako i u razvoju energetske infrastrukture.

Podržavamo prijedlog za osiguranjem posebnog iznosa sredstava CEF-a u prometnom području namijenjenih za poboljšanje vojne mobilnosti jer može značajno doprinijeti rješavanju uočenih nedostataka vezanih za prijevoz naoružanja, vojne opreme i ljudstva država članica (u daljnjem tekstu: DČ) za potrebe sudjelovanja na vojnim vježbama te misijama i operacijama kako u okviru EU-a, tako i za potrebe UN-a, NATO-a i drugih međunarodnih aranžmana. (U okviru ad hoc radne skupine za VFO izbrisana je opcija koja ne predviđa financiranje u području vojne mobilnosti).

Što se tiče konkretnih članaka, stajalište RH je kako slijedi:

Članak 2.

Predlažemo da se pojasni pojam „pridružena zemlja” te ukoliko se veća prava daju zemljama Energetske zajednice, predlažemo da se isto unese u definicije u sklopu ovog članka.

Obrazloženje: smatramo da zemljama Energetske zajednice treba dati veća prava s obzirom na njihov odnos s Europskom unijom.

Članak 4.

U odnosu na stavak 8. smatramo da se 30% iznosa prenesenih iz Kohezijskog fonda ne treba odmah stavljati na raspolaganje DČ. Smatramo kako bi se 100% iznosa prenesenih iz Kohezijskog fonda trebalo dodijeliti nacionalno.

Obrazloženje: S obzirom na to da su sredstva prenesena u CEF iz Kohezijskog fonda u kojem bi bila utrošena u DČ, nužno je da i u CEF-u budu namijenjena DČ u okviru nacionalnih omotnica. Podržavamo stav Cipra (u daljnjem tekstu: CY), Malte (u daljnjem tekstu: MT), Bugarske (u daljnjem tekstu: BG), Rumunjske (u daljnjem tekstu: RO), Poljske (u daljnjem tekstu: PL), Slovačke (u daljnjem tekstu: SK).

U odnosu na stavak 9. mišljenja smo da je potrebno brisati posljednju rečenicu iz razloga što bi se eventualno realocirana sredstva trebala upotrijebiti isključivo u korist predmetne DČ.

Članak 5.

Predlažemo da se u stavak 1(a) osim navedenih zemalja uključe i zemlje Energetske zajednice. Također, predlažemo da se tekst stavka 2. izmijeni u „Treće zemlje iz stavka 1. i subjekti osnovani u njima ne mogu dobiti financijsku pomoć na temelju ove Uredbe, osim ako je to neophodno za postizanje ciljeva konkretnog projekta od zajedničkog interesa i u skladu s uvjetima utvrđenima u programima rada iz članka 19. **Iz ovoga su izuzete zemlje navedene u**

stavku 1 (b) u dijelu programa koji se odnosi na obnovljive izvore energije ukoliko imaju zajednički projekt sa barem jednom članicom EU-a.“

Obrazloženje: smatramo da se zemlje Energetske zajednice, zbog važnosti i odnosa kojeg imaju sa EU-om, trebaju jasno naznačiti u tekstu. Također, smatramo da treba omogućiti financiranje projekata koje uključuju jednu zemlju članicu i zemlju pristupnicu ili kandidatkinju jer će se na taj način lakše ostvariti ambiciozni ciljevi energetske i klimatske politike te će se pomoći budućim članicama EU-a da se što prije uklope u zajedničko tržište.

Članak 7.

Smatramo da je potrebna dopuna predmetnog članka s jasnim definiranjem trećih zemalja koje mogu dobiti sredstva iz CEF fonda te predlažemo da se tekst u stavku 1. izmijeni na sljedeći način: „U prekograničnim projektima u području obnovljive energije sudjeluju najmanje dvije DČ ili DČ i treća zemlja ukoliko odgovara skupini zemalja definiranih **Člankom 5. stavkom 1 (b)**, a ti su projekti izvršeni u sporazum o suradnji ili bilo koju drugu vrstu dogovora DČ i/ili dogovor DČ i trećih zemalja, kako je utvrđeno u članku 6., 7., 9. ili 11. Direktive 2009/28/EZ. Ti su projekti identificirani u skladu s kriterijima i postupkom utvrđenim u dijelu IV. Priloga ovoj Uredbi.“

Obrazloženje: smatramo da se zemlje Energetske zajednice zbog važnosti i odnosa kojeg imaju sa EU-om trebaju jasno naznačiti u tekstu. Također, smatramo da treba omogućiti financiranje projekata koji uključuju jednu zemlju članicu i zemlju pristupnicu ili kandidatkinju jer će se na taj način lakše ostvariti ambiciozni ciljevi energetske i klimatske politike te će se pomoći budućim članicama EU-a da se što prije uklope u zajedničko tržište.

Članak 10.

Smatramo kako je potrebno pojašnjenje predmetnog članka. Naime, nije jasno kako bi se mjere koje pridonose postizanju najmanje jednog cilja najmanje dvaju sektora trebale provoditi te nije jasno razrađeno financiranje istih (npr. iz koje omotnice će se financirati). Nadalje nije jasno naznačeno na što se odnose pomoćni elementi čiji troškovi ne smiju premašivati 20%.

Članak 11.

Predlažemo da se razmotri prijedlog da i DČ bude prihvatljivi subjekt. Također, predlažemo da se u ovom članku jasno naznači kako DČ mora dati predodobrenje bilo kojeg projekta koji se prijavljuje na CEF (AT PRES je u kompromisnom prijedlogu uredbe uvažilo ovaj prijedlog).

Članak 11.a

U kompromisnom tekstu prijedloga uredbe AT PRES je dodalo ovaj članak koji definira kriterije po kojima će se ocjenjivati prihvatljivost za sufinanciranje projekata u području prometa koji doprinose poboljšanju vojne mobilnosti. Stavak 1(d) ovog članka pruža mogućnost da se za sufinanciranje prijavljuju i projekti dvojne namjene u području prometne infrastrukture koji nisu izričito navedeni u Uredbi br. 1315/2013 o smjernicama Unije za

razvoj TEN-T mreže, što RH odgovara. Naime, na listu prometne infrastrukture dostavljenu Vojnom osoblju EU-a za potrebe izrade dokumenta „Vojni zahtjevi za vojnu mobilnost na području EU-a i šire“ nalazi se i infrastruktura od nacionalnog značaja koja može doprinijeti ubrzanju vojne pokretljivosti, a nije navedena u Uredbi br. 1315/2013.

Članak 13.

U odnosu na kriterije za dodjelu, smatramo kako sinergije ne bi trebale biti dio istih, obzirom da nije jasno kako će biti provedeno predmetno bodovanje te smatramo da iste ne bi trebale utjecati na odabir (AT PRES je u kompromisnom prijedlogu uvažilo ovaj prijedlog).

Članak 14.

Smatramo da je potrebno zadržati sufinanciranje za studije koje se odnose na koridore osnovne TEN-T mreže do 85% kao što je to vrijedilo u razdoblju 2014. – 2020., a ne do maksimalno 50% kao što je predviđeno u novom prijedlogu. U odnosu na ovaj članak podržavamo mišljenje SK koja je iznijela identično stajalište.

Članak 15.

Smatramo kako bi kupnja zemljišta u slučaju iznosa prenesenih iz Kohezijskog fonda trebala biti prihvatljivi trošak. Također, s obzirom na to da je PDV definiran kao prihvatljiv trošak za sufinanciranje iz CEF-a za trenutno razdoblje 2014.-2020., mišljenja smo da bi EK i za novo razdoblje 2021.-2027. trebala isti definirati kao prihvatljiv.

Obrazloženje: s obzirom na to da je kupnja zemljišta znatan trošak u projektima financiranim Kohezijskim fondom, te da je potrebna unifikacija pravila između CEF-a i Kohezijskog fonda, smatramo kako navedeni troškovi trebaju biti prihvatljivi. AT PRES je u kompromisnom prijedlogu uredbe uvažilo stajalište DČ te definiralo kupnju zemljišta kao prihvatljiv trošak samo za iznose prenesene iz Kohezijskog fonda, dok je PDV i dalje definiran kao neprihvatljiv trošak.

Članak 17.

U odnosu na smanjenje ili prekid dodjele bespovratnih sredstava, smatramo kako bi rok u paragrafu 1. (a) (*provedba mjera nije započela u roku od jedne godine od datuma početka navedenog u sporazumu o bespovratnim sredstvima*) trebao biti duži od jedne godine. Predlažemo da se rok produži na dvije godine ili da se točka (a) izbriše.

Obrazloženje: smatramo kako je ova odredba prerestriktivna te kako njome veliki infrastrukturni projekti mogu biti ugroženi (AT PRES je u kompromisnom prijedlogu djelomice prihvatilo prijedlog. Predlaže se rok za početak provedbe mjere od godine dana za studije, a dvije za radove).

Članak 18.

Člankom nije jasno definirano kako će kumulativno, dopunsko i kombinirano financiranje funkcionirati u praksi. Imajući u vidu mogućnost kombiniranja sredstava, nije jasno propisano je li moguće da ukupno mjera bude 100% financirana od strane EU-a. Smatramo kako je

potrebno detaljnije definirati članak. U odnosu na ovaj članak podržavamo mišljenje PL koja je iznijela identično stajalište.

Članak 23.

RH smatra da bi EK umjesto ovlasti za donošenje delegiranih akata trebala imati ovlast za donošenje provedbenih akata.

II. dio Priloga Prijedlogu uredbe

Prilog Prijedlogu uredbe II. dio određuje okvirne postotke za prometni sektor na način da se 60% proračunskih sredstava iz članka 4. stavka 2. točke a) podtočaka i. i ii. raspoređuje za mjere koje se odnose na učinkovite i međusobno povezane mreže te 40% proračunskih sredstava za mjere koje se odnose na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost. Također su određeni okvirni postotci za mjere iz članka 9. stavka 2. točke a) na način da se proračunska sredstva raspoređuju na koridore osnovne mreže (75%), osnovne mreže izvan koridora (10%) i sveobuhvatne mreže (15%).

Mišljenja smo kao i neke DČ (Grčka – u daljnjem tekstu: EL, Italija – u daljnjem tekstu: IT) kako bi bilo učinkovito brisati cijeli dio II. Priloga čime bi se povećala fleksibilnost i smanjile restrikcije te bi svaka DČ mogla rasporediti sredstva sukladno svojim potrebama, a obzirom da nisu sve DČ u jednakom stadiju dovršetka mreže TEN-T-a. Ukoliko EK želi postaviti restrikcije u tom dijelu, smatramo kako postotci moraju biti izmijenjeni u omjeru 90% za mjere koje se odnose na učinkovite i međusobno povezane mreže i 10% za mjere koje se odnose na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost (podržavamo mišljenje Mađarske – u daljnjem tekstu: HU, PL, SK) te u omjeru 90% za koridore osnovne mreže, 5% za osnovne mreže izvan koridora i 5% za sveobuhvatne mreže (podržavamo mišljenje SK).

Na ostale članke Prijedloga uredbe RH nema primjedbi.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

Sporna/otvorena pitanja za RH vezana su uz članak 4., u kojem se utvrđuje proračun Programa, zatim članak 14. u kojem se utvrđuju najviše stope sufinanciranja primjenjive za svaki sektor te članak 15. u kojemu su navedeni kriteriji za prihvatljive troškove.

Sporno pitanje vezano uz CEF energetiku je pitanje uključivanja zemalja pristupnica i zemalja kandidatkinja u prekogranične projekte u području obnovljivih izvora energije te na adekvatan način uključivanje zemalja Energetske zajednice u mogućnosti CEF financiranja.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

Neke DČ (BG, RO, PL) predlažu da se sredstva iz članka 4. stavka 4. mogu koristiti ne samo za tehničku pomoć nego i za studije i radove te da se ograniči korištenje sredstava za tehničku pomoć na 1% (Švedska - u daljnjem tekstu: SE, Nizozemska - u daljnjem tekstu: NL), dok je primjerice Danska (u daljnjem tekstu: DK) predložila da se sredstva uopće ne koriste za tehničku pomoć.

U odnosu na članak 4., stavak 8., DČ su u velikom broju (MT, CY, EL, RO, PL, SK) izrazile stav kako sredstva prenesena iz Kohezijskog fonda ne mogu biti stavljena na raspolaganje svim DČ nego sredstva moraju ostati raspoloživa DČ u sklopu njihovih nacionalnih omotnica, obzirom da bi bila utrošena u DČ u slučaju da nisu prenesena u CEF iz Kohezijskog fonda, dok primjerice neke DČ (SE i Estonija – u daljnjem tekstu EE) podržavaju prijedlog EK te čak predlažu (EE) da se odmah 50% stavi svim DČ na raspolaganje. RH podržava stav MT, CY, EL, RO, PL i SK. Predmetne odredbe će sigurno još biti predmet rasprave obzirom da je EK kompromisnim prijedlogom uredbe označila gore navedene postotke kao podložne promjenama tijekom pregovora.

Snažan stav je zauzet (Belgija - u daljnjem tekstu: BE, HU, PL, SK, DK, IT, EE, Njemačka – u daljnjem tekstu: DE, Portugal – u daljnjem tekstu: PT) u odnosu na članak 11., stavak 5., vezano za uloge DČ u podnošenju prijave na pozive, na način da DČ mora podnositi prijavu ili obavezno dati suglasnost međunarodnim organizacijama, zajedničkim, privatnim ili javnim poduzećima za podnošenje iste, a obzirom da su DČ nadležne za implementaciju nacionalnih razvojnih strategija. RH podržava takav stav. AT PRES je prihvatilo prijedlog te isti uvrstilo u kompromisni prijedlog uredbe 16. listopada 2018. godine.

U odnosu na prihvatljivost troškova propisanih u članku 15., dio država članica (Slovenija – u daljnjem tekstu: SI, Litva – u daljnjem tekstu: LT, BG, RO, PL, SK, IT) je stava kako kupnja zemljišta i PDV trebaju biti prihvatljiv trošak ili kako barem kupnja zemljišta za iznose prenesene iz Kohezijskog fonda treba biti prihvatljiv trošak, a sve radi unifikacije pravila CEF-a i Kohezijskog fonda te veće financijske potpore projektima koji se financiraju Kohezijskim fondom. RH podržava takav stav. AT PRES je kompromisnim prijedlogom uredbe prihvatilo kupnju zemljišta kao prihvatljiv trošak samo za iznose prenesene iz Kohezijskog fonda. Moguće su dodatne rasprave oko predmetnih odredbi.

Neke DČ (Irska, HU, PL, SK, IT, EE, Španjolska) smatraju kako je članak 17. točka 1. vrlo restriktivan u dijelu mogućeg smanjenja iznosa bespovratnih sredstava u slučaju kada provedba mjera nije započela u roku od jedne godine ili je utvrđeno kako provedba toliko kasni da se ciljevi neće postići te predlažu ukidanje predmetne točke ili produljenje roka s jedne godine na 2-3 godine. RH podržava izneseni prijedlog DČ-a. AT PRES je u kompromisnom prijedlogu djelomice prihvatilo prijedlog na način da je rok za početak provedbe mjere od godine dana za studije, a dvije za radove.

Stav je DČ (PL, SK, BE, PT) u odnosu na kumulativno, dopunsko i kombinirano financiranje (članak 18.) kako isto nije dovoljno jasno definirano te se ne zna kako će stvarno funkcionirati u praksi. RH se slaže kako je predmetni članak nejasan te je potrebno pojašnjenje. AT PRES nije kompromisnim prijedlogom uredbe dalo pojašnjenja te se ista i dalje očekuju.

U odnosu na ovlaštenja EK za donošenje akata o izmjenama dijelova Priloga ovog Prijedloga uredbe (članak 23.), države članice (SI, EL, PL, SK, Francuska, EE) se ne slažu sa svim ovlaštenjima te smatraju kako EK mora imati odobrenja DČ za donošenje nekih akata. AT

PRES je kompromisnim prijedlogom dijelom smanjilo ovlaštenja EK, međutim moguće su daljnje rasprave.

U odnosu na dio II. Priloga ovog Prijedloga uredbe DČ (SI, LT, EL, BG, RO, BE, HU, PL, SK, IT, EE, PT) se zalažu za veći postotak od propisanih 60% proračunskih sredstava za mjere koje se odnose na učinkovite i međusobno povezane mreže te manji postotak od propisanih 40% proračunskih sredstava za mjere koje se odnose na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost ili traže brisanje odredbi. RH se slaže sa prijedlogom DČ-a. U odnosu na raspodjelu postotaka proračunskih sredstava na koridore osnovne mreže (75%), osnovne mreže izvan koridora (10%) i sveobuhvatne mreže (15%), DČ su predlagale veće postotke u korist koridora osnovne mreže. Slijedom navedenog AT PRES je u kompromisnom prijedlogu predmetne postotke označilo kao odredbe podložne promjenama u procesu pregovora.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

Dio zemalja (SK, DE) predlažu u članku 7. stavku 2. da se umjesto delegiranih akta donese provedbeni akt.

Kako je navedeno u dijelu „Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU“.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:

Možemo se složiti sa prijedlogom da se umjesto delegiranih akta donese provedbeni akt.

U dijelu „Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU“ je naveden i stav RH o spornim/otvorenim pitanjima.

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Neće biti potrebne izmjene zakonodavstva RH slijedom usvajanja Prijedloga uredbe.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

U ovome trenutku nije moguće procijeniti učinak na proračun RH. U slučaju smanjenja postotka stope sufinanciranja iz CEF-a, povećat će se udio nacionalnog financiranja što može imati utjecaja na proračun RH, ovisno o korisniku sredstava. Nacionalno financiranje se pokriva sredstvima korisnika i/ili sredstvima državnog proračuna, a s obzirom da trenutno ne znamo hoće li i koji će projekti biti odobreni te tko će biti korisnik, ne zna se hoće li uopće utjecati na državni proračun (npr. u slučaju HŽ Infrastrukture d.o.o. potrebno je nacionalno sufinanciranje iz državnog proračuna, dok kod projekata Hrvatskih autocesta d.o.o. (HAC) isto nije potrebno jer korisnik vlastitim sredstvima podmiruje dio nacionalnog sufinanciranja).



Bruxelles, 6.6.2018.
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage
uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014**

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Cilj je ovog prijedloga uspostavljanje pravne osnove za Instrument za povezivanje Europe (CEF) za razdoblje nakon 2020. Ovim se prijedlogom predviđa da se on počinje primjenjivati od 1. siječnja 2021. te je on upućen Uniji od 27 država članica u skladu s obavijesti Ujedinjene Kraljevine o njezinoj namjeri da se povuče iz Europske unije i Euratoma na temelju članka 50. Ugovora o Europskoj uniji koju je Europsko vijeće primilo 29. ožujka 2017.

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Komisija je 2. svibnja 2018. predstavila prijedlog¹ za višegodišnji financijski okvir nakon 2020., uključujući 42 265 milijuna EUR za Instrument za povezivanje Europe.

Za poticanje stvaranja radnih mjesta te za postizanje pametnog, održivog i uključivog rasta Unija treba modernu i učinkovitu infrastrukturu za doprinos povezivanju i integraciji Unije te svih njezinih regija u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. Te su veze ključne za slobodno kretanje osoba, robe, kapitala i usluga. Transeuropske mreže pojednostavnjuju prekogranične veze, potiču veću ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju te pridonose konkurentnijem socijalnom tržišnom gospodarstvu i borbi protiv klimatskih promjena.

Vizija je da Europa napreduje prema mobilnosti bez smrtnih slučajeva, bez emisija i bez papira, da postane svjetski predvodnik u području obnovljive energije te da bude na čelu digitalnog gospodarstva. Moderna, čista, pametna, održiva, sigurna i zaštićena infrastruktura pružit će osjetne koristi europskim građanima i poduzećima, omogućujući im da na učinkovit način putuju, šalju robu i imaju pristup energiji i kvalitetnim digitalnim uslugama.

U tu svrhu CEF podržava ulaganja u prometnu, energetska i digitalnu infrastrukturu putem razvoja transeuropskih mreža (TEN). U razdoblju 2021.–2027. predlaže se promicanje prekogranične suradnje u području proizvodnje obnovljive energije.

Fokus je CEF-a na projektima s najvećom europskom dodanom vrijednošću; on je katalizator koji usmjerava ulaganja u projekte s prekograničnim učinkom i interoperabilne sustave i usluge na europskoj razini, za koje je nužna kontinuirana potpora nakon 2020. CEF-ovim učinkovitim načinom rada rješavaju se tržišni nedostaci i pomaže pomoću poluge osigurati ulaganja iz drugih izvora, posebno iz privatnog sektora, u sinergiji i komplementarnosti s InvestEU-om i drugim programima Unije.

Svrha je CEF-a *potaknuti ulaganja u transeuropske mreže. Te mreže i prekogranična suradnja ključne su ne samo za funkcioniranje jedinstvenog tržišta, nego i za ostvarenje energetske unije, jedinstvenog digitalnog tržišta i za razvoj održivih načina prijevoza. Bez intervencije EU-a privatni operateri i nacionalna tijela nemaju dovoljno poticaja da ulažu u prekogranične projekte.*²

Kad se uzme u obzir važnost rješavanja pitanja klimatskih promjena u skladu s preuzetim obvezama Unije u vezi s provedbom Pariški sporazum o klimatskim promjenama i preuzetim

¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_hr

² Komunikacija Moderan proračun Unije koja štiti, osnažuje i brani: višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027., COM(2018) 321/4 od 2. svibnja 2018.

obvezama u vezi s UN-ovim ciljevima održivog razvoja, u prijedlogu Komisije za višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027. utvrđuje se ambiciozniji cilj u pogledu uključivanja klimatskih pitanja u sve programe EU-a, s ciljem da se s 25 % rashoda EU-a pridonese klimatskim ciljevima. Očekuje se da će se znatan doprinos u ostvarenju tog cilja dati CEF-om, s ciljem da se sa 60 % njegove omotnice pridonese klimatskim ciljevima. Doprinos ovog programa ostvarenju tog općeg cilja pratit će se putem sustava EU-a za označivanje klimatskih promjena na odgovarajućoj razini raščlanjivanja, uključujući primjenu preciznijih metodologija ako budu dostupne. Komisija će svake godine nastaviti dostavljati informacije u obliku odobrenih sredstava za preuzete obveze u kontekstu godišnjeg nacrtu proračuna.

Kako bi poduprla potpuno iskorištavanje potencijala programa za klimatske ciljeve, Komisija će nastojati identificirati odgovarajuće mjere tijekom pripreme, provedbe, pregleda i evaluacije Programa.

Buduće potrebe za dekarbonizacijom i digitalizacijom gospodarstva Unije podrazumijevaju sve veće približavanje prometnog sektora, energetskog sektora i digitalnog sektora. Sinergije tih triju sektora trebalo bi stoga potpuno iskoristiti, postizujući maksimalnu djelotvornost i učinkovitost potpore Unije. Među primjerima područja sinergija su povezana i autonomna mobilnost, čista mobilnost utemeljena na alternativnim gorivima, skladištenje energije i pametne mreže. Kako bi se promicali projekti koji obuhvaćaju više od jednog sektora, poticaji će uključivati mogućnost primjene najviše stope sufinanciranja iz tih sektora. Uz to, za svaki će se sektor moći prihvatiti kao prihvatljive troškove pomoćne elemente koji se odnose na drugi sektor, na primjer proizvodnju obnovljive energije u projektu u prometnom sektoru. Kako bi se potakli međusektorski prijedlozi i kako bi im se dao prioritet, jedan od kriterija za dodjelu bit će element sinergije u predloženoj mjeri. Sinergije će se provoditi kroz zajedničke programe rada i zajedničko financiranje koje uključuje odgovarajuće sektore.

U prometnom sektoru cilj je CEF-a pridonijeti dovršetku obaju slojeva TEN-T-a: strateške okosnice (tj. osnovne mreže) do 2030. i šire razine (tj. sveobuhvatne mreže) do 2050. Njime se podupire i uvođenje europskih sustava upravljanja prometom za sve načine prijevoza, a osobito za zračni prijevoz i željeznice, te se olakšava prelazak EU-a na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost, na primjer uspostavom europske mreže infrastrukture za punjenje za alternativna goriva. Procjenjuje se da će dovršetak osnovne mreže TEN-T-a do 2030. stvoriti rad ekvivalentan 7,5 milijuna godina radnog staža u razdoblju od 2017. od 2030. i dodatno povećanje BDP-a od 1,6 % u Uniji u 2030.

Dodatno, u skladu sa Zajedničkom komunikacijom o poboljšanju vojne mobilnosti u Europskoj uniji iz studenoga 2017.³ i akcijskim planom za vojnu mobilnost, koji su 28. ožujka 2018. donijeli Komisija i Visoki predstavnik Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku⁴, financiranje Unije za provedbu civilno-vojnih prometnih projekata s dvojnomo namjenom trebalo bi se provoditi putem Instrumenta za povezivanje Europe.

U energetskom sektoru fokus je na dovršetku transeuropskih energetskih mreža putem razvoja projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na daljnju integraciju unutarnjeg energetskog tržišta i interoperabilnost prekograničnih i međusektorskih mreža, održivi razvoj omogućavanjem dekarbonizacije, posebno integracijom obnovljivih izvora energije, te sigurnost opskrbe, među ostalim, unapređivanjem i digitalizacijom infrastrukture. Time se

³ JOIN(2017) 41.

⁴ JOIN(2018) 5.

pridonosi i troškovno učinkovitim ostvarivanju ciljeva Pariškog sporazuma o klimatskim promjenama i dugoročnih ciljeva u području energetike, klime i dekarbonizacije do 2030. tako što će se obnovljiva energija integrirati putem razvoja odgovarajuće infrastrukture te tako što će se podupirati ograničen broj prekograničnih projekata u području obnovljive energije.

U digitalnom sektoru Instrumentom za povezivanje Europe optimiraju se koristi koje svi građani, poduzeća i javne uprave mogu imati iz jedinstvenog digitalnog tržišta. Uvođenjem digitalnih mreža vrlo velikog kapaciteta s visokom razinom sigurnosti podupiru se sve inovativne digitalne usluge, uključujući povezanu mobilnost i ostale usluge od javnog interesa. Time se pridonosi ostvarenju cilja da svi glavni pokretači socioekonomskog razvoja, na primjer škole, bolnice, prometna čvorišta, glavni pružatelji javnih usluga i poduzeća koja se u velikoj mjeri oslanjaju na digitalne tehnologije do 2025., dobiju pristup širokopojasnim vezama (1 Gbit/s) otvorenima za budući razvoj. Pridonosi se i ukupnoj internetskoj povezanosti europskih teritorija, uključujući najudaljenije regije.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Glavni je cilj Instrumenta za povezivanje Europe pružanje potpore postizanju ciljeva politike EU-a u prometnom sektoru, energetsom sektoru i digitalnom sektoru s obzirom na transeuropske mreže omogućavanjem ili ubrzavanjem ulaganja u projekte od zajedničkog interesa te pružanje potpore prekograničnoj suradnji u proizvodnji obnovljive energije. To će se nastojati postići optimiranjem sinergija među sektorima obuhvaćenima CEF-om i ostalim programima EU-a.

U prometnom sektoru CEF pridonosi dugoročnim ciljevima EU-a s obzirom na dovršetak osnovne mreže TEN-T-a do 2030.⁵ i korake prema dovršetku sveobuhvatne mreže TEN-T-a do 2050. To obuhvaća prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost⁶, uvođenje infrastrukture SESAR-a i europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) te prelazak na niskougljične tehnologije putem inovativne infrastrukture, uključujući EU-ovu okosnicu infrastrukture punjenja do 2025.

U energetsom sektoru CEF pridonosi dovršetku prioritarnih koridora TEN-E-a i tematskih područja⁷, u skladu s ciljevima Komunikacije „Čista energija za sve Europljane”⁸, kako bi se osiguralo funkcioniranje unutarnjeg energetskeg tržišta Unije pružanjem sigurnosti opskrbe, među ostalim unapređivanjem i digitalizacijom infrastrukture, i pridonijelo ciljevima u području održivog razvoja i klime integracijom obnovljivih izvora energije.

Kad je riječ o obnovljivim izvorima energije, CEF će pridonijeti ostvarenju predloženog cilja EU-a za 2030. na troškovno učinkovit način u pogledu energetske tranzicije i uključivanja politika za obnovljivu energiju, uključujući sektorsko povezivanje.

U digitalnom sektoru CEF pridonosi uspostavljanju infrastrukture za digitalno povezivanje gigabitskog društva⁹ kao preduvjeta za funkcioniranje jedinstvenog digitalnog tržišta¹⁰ te

⁵ Članak 38. Uredbe br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže.

⁶ COM(2017) 283 Komunikacija Komisije „Europa u pokretu – Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”.

⁷ Uredba (EU) 347/2013 o smjernicama za transeuropsku energetskeg infrastrukturu

⁸ COM(2016) 860 final.

⁹ Tj. gigabitska povezivost za sve glavne socioekonomske pokretače, 5G povezivost visokih performansi, mogućnost pristupa internetu s brzinama prijenosa prema korisniku od najmanje 100 Mbps koji se može nadograditi na gigabitske brzine za sva europska kućanstva, uključujući i seoska, iz Komunikacije

osiguravanju nužne infrastrukture za pravilnu potporu digitalnoj transformaciji gospodarstva i društva na razini EU-a.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Promet, energetika i digitalna infrastruktura u različitoj će se mjeri podupirati brojnim financijskim programima i instrumentima EU-a, uključujući Instrument za povezivanje Europe, Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond, Obzor Europa, InvestEU i LIFE. Važno je najučinkovitije iskoristiti različite Unijine programe i instrumente za financiranje pa tako optimirati komplementarnost i dodanu vrijednost ulaganja koje podupire Unija. To bi se postiglo racionaliziranim procesom ulaganja kojim bi se omogućila vidljivost prometnih projekata i dosljednost s relevantnim programima Unije u bliskoj suradnji s državama članicama.

Mjere u okviru Programa trebale bi biti usmjerene na rješavanje tržišnih nedostataka ili neoptimalnih situacija za ulaganja, što bi trebalo činiti na proporcionalan način, bez dupliciranja ili istiskivanja privatnog financiranja i imati jasnu europsku dodanu vrijednost. Time će se osigurati dosljednost između mjera Programa i pravila EU-a o državnim potporama, čime će se izbjeći neopravdana narušavanja tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Transeuropske mreže obuhvaćene su člankom 170. UFEU-a u kojem se navodi: „Unija pridonosi uspostavi i razvoju transeuropskih mreža u područjima prometne, telekomunikacijske i energetske infrastrukture”. Pravo EU-a na djelovanje u području financiranja infrastrukture utvrđeno je u članku 171. kojim se predviđa da Unija „može podupirati projekte od zajedničkog interesa koje podupiru države članice, (...) osobito putem studija izvedivosti, kreditnih jamstava ili subvencioniranja kamatnih stopa”. U članku 172. UFEU-a navodi se da „smjernice i ostale mjere iz članka 171. stavka 1. Europski parlament i Vijeće usvajaju odlučujući u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom i nakon savjetovanja s Gospodarskim i socijalnim odborom te Odborom regija”.

Promicanje obnovljivih izvora energije obuhvaćeno je člankom 194. UFEU-a u kojem je izričito navedeno kao jedan od ciljeva energetske politike EU-a. Budući da prekogranični projekti u području obnovljivih izvora energije pridonose troškovno učinkovitom postizanju cilja Unije predloženog za 2030., zakonodavni instrument trebao bi se također temeljiti na članku 194. UFEU-a.

Zakonodavni instrument i vrsta mjere, na primjer financiranje, utvrđeni su UFEU-om, koji je pravna osnova za CEF i u kojem se navodi da se zadaće, prioritetni ciljevi i organizacija transeuropskih mreža mogu utvrditi uredbama.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Zbog razmjera problema za čije rješavanje je namijenjen CEF potrebno je djelovanje EU-a jer su ti problemi u svojoj prirodi na razini cijelog EU-a pa se stoga mogu učinkovitije rješavati

Povezivošću do konkurentnog jedinstvenog digitalnog tržišta – ususret europskom gigabitskom društvu, COM(2016) 587.

¹⁰ Povezano jedinstveno digitalno tržište za sve, COM(2017) 228.

na toj razini, što će dovesti do općenito veće koristi, brže provedbe i smanjenja troškova zahvaljujući zajedničkom djelovanju država članica. Potrebe za ulaganjem u TEN-ove nakon 2020. vrlo su velike i premašuju resurse raspoložive na razini država članica.

Očekuje se i da će tržište u budućnosti više financirati projekte u području obnovljive energije. Mogućom potporom u tom području samo bi se nadoknadili troškovi otklanjanja prepreka i nedostatka poticaja za prekograničnu suradnju država članica i/ili prepreka za integraciju sektora. Takvom koordinacijom među državama članicama postigla bi se ekonomija razmjera, izbjeglo bi se dupliciranje infrastruktura, poboljšalo bi se uvođenje u cijeloj Europi radi boljeg iskorištavanja raspoloživog potencijala, a time i unaprijedilo integraciju tržišta, prijenos znanja te uzlet i repliciranje inovativnih tehnologija na domaćem europskom tržištu.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti te je obuhvaćen opsegom djelovanja u području transeuropskih mreža, kako je utvrđeno člancima 170. i 194. UFEU-a, u smislu prekograničnih projekata u području obnovljive energije. Djelovanje koje je predviđeno ovim prijedlogom ograničeno je isključivo na europsku dimenziju prometa, energetike i digitalne infrastrukture i prekogranično uvođenje obnovljivih izvora energije.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva

U skladu s trenutačnom Uredbom o CEF-u¹¹, Komisija je, u suradnji s predmetnim državama članicama i krajnjim korisnicima, Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnijeti izvješće¹² o evaluaciji CEF-a u sredini programskog razdoblja. Komisija je izvješće donijela 13. veljače 2018. i priložila mu radni dokument službi Komisije. U evaluaciji se ocijenila ukupna izvedbena uspješnost Programa u kontekstu općih i sektorskih ciljeva, kao i u usporedbi s postignutim, a što je rezultat djelovanja na nacionalnoj razini i na razini EU-a. U skladu sa Smjernicama Komisije za bolju regulativu, evaluacija je provedena u skladu s pet kriterija: djelotvornost, učinkovitost, relevantnost, usklađenost i dodana vrijednost za EU.

Zaključci su iz evaluacije CEF-a u sredini programskog razdoblja sljedeći:

Evaluacija je pokazala da se u prvih tri i pol godine provedba programa CEF-a odvija prema planu, iako je još uvijek prerano mjeriti rezultate jer je provedba programa još uvijek u ranoj fazi. Nadalje, okvir uspješnosti u okviru Uredbe ne sadržava definirane i opsežne pokazatelje. Imajući to na umu, evaluacija je pokazala:

- *da je CEF djelotvoran i ciljani instrument za ulaganja u transeuropsku infrastrukturu (TEN) prometnog, energetske i digitalnog sektora; CEF-om je od 2014. uloženo 25 milijardi EUR, što je dovelo do približno 50 milijardi EUR ukupno uloženi u infrastrukturu u EU-u. CEF-om je ostvaren doprinos prioritetima Komisije u pogledu radnih mjesta, rasta i ulaganja, unutarnjeg tržišta, energetske unije i klimatske politike te jedinstvenog digitalnog tržišta; Njime se tako povećava konkurentnost gospodarstva EU-a te se ono modernizira,*

¹¹ Članak 27. Uredbe (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013.

¹² COM(2018) 65.

- *da je CEF-om u svim državama članicama ostvarena velika europska dodana vrijednost jer se njime financiraju projekti povezivanja s prekograničnom dimenzijom. Većina financijskih sredstava dodjeljuje se projektima koji uspostavljaju veze koje nedostaju i uklanjaju uska grla, u cilju osiguravanja odgovarajućeg funkcioniranja unutarnjeg tržišta EU-a i teritorijalne kohezije među državama članicama u prometnom, energetskom i digitalnom sektoru. Projektima u području energetike usto se pruža sigurnost opskrbe i ključni su za troškovno učinkovitu dekarbonizaciju i modernizaciju gospodarstva. CEF je također ključan u uspostavljanju novih sustava u području upravljanja prometom i sigurnosti prometa na razini EU-a (npr. SESAR za zrakoplovstvo, ERTMS za željeznice), električnih vodova i pametnih mreža visokih performansi za brzo prihvaćanje neugljičnih izvora energije te u uvođenju širokopojsnih i međupovezanih digitalnih usluga (kao što su usluga otvorenih podataka, e-zdravlje, e-nabava, e-identifikacija i e-potpis),*
- *da se izravno upravljanje bespovratnim sredstvima iz CEF-a pokazalo izrazito djelotvornim, sa snažnim katalogom projekata i konkurentnim postupkom selekcije, usmjerenošću na ciljeve politike EU-a, koordiniranom provedbom i potpunim uključivanjem država članica. Izvršna agencija INEA ima dobro iskustvo financijskog upravljanja CEF-om i optimiziranja proračuna, posebno zahvaljujući fleksibilnosti brzog preusmjeravanja nepotrošenih novčanih sredstava iz određenih mjera, a koja se zatim usmjeravaju na financiranje novih,*
- *da je prvi put dio proračuna za koheziju (11,3 milijarde EUR za promet) izvršen izravnim upravljanjem unutar okvira CEF-a. Tijekom prve polovice programskog razdoblja 100 % omotnice dodijeljeno je gotovo isključivo projektima održivih prometnih sredstava. Ciljana tehnička pomoć, niži administrativni troškovi za države članice, jasni prioriteti financiranja i solidan katalog projekata, koji proizlazi iz kontinuiteta projekata i studija a koji su prije financirani instrumentima iz programa TEN-T-a ili kohezijske politike, pridonijeli su brzom dodjeljivanju sredstava,*
- *da CEF i dalje upotrebljava i razvija inovativne financijske instrumente. Međutim, njihova je provedba ograničena zbog novih mogućnosti koje nudi Europski fond za strateška ulaganja. Očekuje se da će se CEF-ovi financijski instrumenti iskoristiti u drugoj polovici programa nakon što se osigura komplementarnost CEF-ovih specifičnih financijskih instrumenata s EFSI-jem. U 2018. se očekuje da će Fond za širokopojsno povezivanje Europe, koji se temelji na doprinosima iz CEF-a i EFSI-ja, postati operativan te da se iz njega financira razvoj mreža vrlo velikog kapaciteta na područjima na kojima one nedostaju, u čemu će učinak poluge biti važan,*
- *da je, nadalje, izrazito pozitivno prvo iskustvo spajanja bespovratnih sredstava s financijskim instrumentima provedeno u 2017. u prometnom sektoru, za koji je zatraženo 2,2 milijarde EUR financiranja za poziv na dostavu prijedloga s okvirnim proračunom od 1 milijarde EUR, te je tom prilikom omogućeno iskorištavanje bespovratnih sredstava kako bi se putem poluge maksimalno potaknula privatna i javna sredstva,*
- *da se financiranjem iz sredstava CEF-a za promet i energiju najviše doprinosi cilju EU-a prema kojem se ukupno 20 % ukupnih proračunskih sredstava EU-a treba dodijeliti financiranju u području klimatske politike. U području energetike više od 50 % proračuna CEF-a za energetski sektor dodijeljeno je za prijenos električne energije i pametne mreže, čime se pridonosi energetskej tranziciji,*

- *da je u telekomunikacijskom sektoru dvojaka usmjerenost CEF-a na digitalne prekogranične usluge od javnog interesa te komunikacijsku i informatičku infrastrukturu, pokazala da program ima važan učinak na postizanje ciljeva jedinstvenog digitalnog tržišta EU-a, pritom omogućujući građanima i poduzećima pristup visokokvalitetnim digitalnim uslugama diljem Europe. To je pomoglo u razvijanju i provedbi zajedničkih politika za rješavanje socijalnih pitanja, uključujući digitalnu preobrazbu zdravstvenog sustava, kibersigurnost i digitalizaciju javnih uprava. Međutim, zbog ograničavanja resursa CEF-a za telekomunikacije mogli su se financirati tek prvi koraci prema potpunoj prekograničnoj digitalnoj infrastrukturi u područjima javnog interesa. S obzirom na ograničenu omotnicu CEF-a za širokopojasni pristup u odnosu na veličinu raskoraka u ulaganjima, bilo ga je potrebno inovativno provesti u cilju optimiziranja učinka poluge radi osiguranja djelotvornosti. Međutim, zbog složenosti posebnih financijskih instrumenata ulaganja na terenu materijalizirat će se tek u kasnoj fazi provedbe programa,*
- *CEF-om se usto ispitala mogućnost međusektorskih sinergija, ali je CEF bio ograničen trenutnim pravnim i proračunskim okvirom. Smjernice iz sektorske politike i instrument CEF-a trebali bi biti fleksibilniji kako bi se njima olakšale sinergije i kako bi bolje odgovarali na nova tehnološka kretanja i prioritete poput digitalizacije, istodobno ubrzavajući dekarbonizaciju i rješavajući zajednička socijalna pitanja poput kibersigurnosti,*
- *Za dovršetak TEN-ova, kako je navedeno u prioritetima politike EU-a, i dalje će biti potrebna velika ulaganja, koja djelomično ovise o kontinuiranoj potpori EU-a. Veličina CEF-a trenutačno omogućuje rješavanje samo nekih utvrđenih tržišnih nedostataka u sva tri sektora. Stoga postoji potencijal za privlačenje dodatnih javnih i privatnih ulaganja ako je dodatni proračun EU-a na raspolaganju za rješavanje tržišnih nedostataka.*

Prijedlog da se prekograničnu suradnju u području obnovljivih izvora energije učini prihvatljivom za financiranje CEF-om potkrijepljen je relevantnim nalazima evaluacije regulatorne prikladnosti i rezultata Direktive o obnovljivim izvorima energije iz 2016.¹³.

- **Savjetovanja s dionicima**

Internetsko javno savjetovanje, koje je organizirano kao dio niza javnih savjetovanja o cijelom rasponu budućeg financiranja EU-a, pokrenuto je 10. siječnja 2018. i trajalo osam tjedana, do 9. ožujka 2018. Iako je tema javnog savjetovanja bila financiranje strateške infrastrukture, koja se sastoji od CEF-a, Galilea i ITER-a, više od 96 % odgovora odnosilo se na CEF.

Općenito, dionici su ponovno izrazili potporu CEF-u i naglasili njegovu ključnu ulogu u pridonošenju ciljevima EU-a u područjima poput dovršetka TEN-ova, promicanja gospodarskog rasta i stvaranja radnih mjesta širom EU-a te prijelaza na gospodarstvo i društvo s niskim emisijama ugljika i otpornošću na klimatske promjene. Dionici su podržali dodatnu fleksibilnost novog programa radi poticanja budućih sinergija među trima sektorima.

Ispitanici iz prometnog sektora naglasili su važnost CEF-a u olakšavanju prekograničnih projekata te uklanjanju uskih grla i veza koje nedostaju.

¹³ SWD(2016) 416.

Ispitanici iz energetskega sektora u velikoj su mjeri potvrdili važan doprinos CEF-a dovršetku transeuropske energetske infrastrukture, a time i ispunjavanju ciljeva energetske unije koja će svim europskim građanima donijeti znatne koristi, pri čemu se prijelaz na gospodarstvo s niskim emisijama ugljika smatra najvažnijim budućim pitanjem.

Dionici su naglasili potrebu za povećanjem proračuna radi ubrzanja dekarbonizacije i digitalizacije i energetskega i prometnog sektora, uz istodobno povećanje povezivosti širom EU-a.

Ispitanici koji su odgovore dostavili u digitalnom obliku naglasili su središnju ulogu širokopojasne povezivosti kao katalizatora gospodarskog i društvenog razvoja cijelog društva i sektora. Kako bi se povećala konkurentnost EU-a, traže veća ulaganja u povezivost i 5G, što bi pomoglo u poboljšavanju gospodarskih rezultata, stvorilo radna mjesta u EU-u i potaklo kvalitativni skok u prijelazu na digitalno društvo.

Dionici su istodobno dostavili korisne povratne informacije o područjima u kojima su potrebna daljnja poboljšanja ili razvoj. To je detaljno opisano u izvješću o savjetovanju u Prilogu 2. popratnoj procjeni učinka.

- **Procjena učinka**

Prijedlog Komisije temelji se na procjeni učinka dostavljenoj Odboru za nadzor regulative 21. ožujka 2018., za koju je Odbor izdao pozitivno mišljenje uz rezerve (ref. broj „VFO – CEF”). Odbor je posebno preporučio doradu opisa mjera za praćenje i evaluaciju Programa, bolje obrazloženje dosljednosti s ostalim programima EU-a i detaljnije obrazloženje načina na koji se proširenjima opsega Programa jača prekogranični karakter CEF-a. Preporuke koje je Odbor iznio u svojem mišljenju uključene su u završnu verziju izvješća o procjeni učinka¹⁴.

U skladu s općim pristupom koji se primjenjuje za sve procjene učinka koje se odnose na VFO, procjena učinka CEF-a bila je usmjerena na promjene i odabir politika predviđene u zakonodavnom prijedlogu. U izvješću se posebno obrazlažu struktura i prioriteti predloženog nastavka CEF-a i razmatraju mogućnosti za optimalnu provedbu. U izvješću o procjeni učinka skreće se pozornost na iskustva s trenutnim CEF-om, pri čemu se nedavna evaluacija CEF-a u sredini programskog razdoblja upotrebljavala kao glavni izvor podataka, uz rezultate otvorenog javnog savjetovanja organiziranog kao dio niza javnih savjetovanja o cjelokupnom spektru budućeg financiranja EU-a i više ciljanih razmjena s dionicima u slučaju sinergija i obnovljive energije.

Na temelju dosadašnjeg iskustva i uzimajući u obzir buduće razvoje i pitanja, posebno u digitalnom sektoru, ocjenjivalo se treba li u nastavku programa prilagoditi ciljeve. Utvrđeni su problemi koje će novi CEF rješavati pa je provedena procjena kako će CEF pridonositi zajedničkim ciljevima VFO-a, kao što su pojednostavnjenja, veća fleksibilnost i poboljšana izvedbena uspješnost. Dodatno se raspravljalo o strukturi i prioritetima, o usklađenosti s trenutnim CEF-om i o očekivanom provedbenom mehanizmu novog Programa iz perspektive djelotvornosti Programa u ispunjavanju zadanih ciljeva. Ocjenjivale su se alternativne provedbene opcije, posebno u pogledu proširenja opsega intervencije Programa u digitalnom stupu i za prekogranične projekte u području obnovljive energije.

U procjeni učinka razmotrene su i opcije i kapaciteti za jačanje sinergija među sektorima na temelju Programa. Posebno je razmotrena mogućnost donošenja zajedničkih programa rada koji bi obuhvaćali posebne prioritete nekoliko sektora i uklanjanja prepreka koje otežavaju sinergije u trenutnom razdoblju, osobito kad je riječ o pravilima za prihvatljivost.

¹⁴ Izmjene procjene učinka nakon mišljenja Odbora detaljno su opisane u Prilogu 1. procjeni učinka.

Prijedlog Komisije u potpunosti se podudara s najpoželjnijom opcijom politike iz procjene.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljanje**

U okviru globalnih mjera Komisije za pojednostavnjenje na temelju višegodišnjeg financijskog okvira nakon 2020. opći rad na pojednostavnjenju utjecat će na provedbu CEF-a. Komisija je pripreme za sljedeći VFO počela u ožujku 2017. objavom Bijele knjige o budućnosti Europe. Sljedeći je korak bio objava Dokumenta za razmatranje o budućnosti financija EU-a u lipnju 2017. te smjernica o pojednostavnjenim temeljnim aktima programa koje je GU BUDG objavio u studenome/prosinu 2017. Rezultati tog političkog postupka su smjernice odozgo prema dolje za sljedeći VFO koje će utjecati na oblik CEF-ovog programskog razdoblja nakon 2020.

Opći rad na pojednostavnjenju uredbe o CEF-u nakon 2020. učinjen je u skladu s prethodno opisanim horizontalnim smjernicama. To je u skladu sa svim ostalim programima financiranja i posljedično će utjecati na novi CEF, posebno pri pojednostavnjenju mogućnosti obračuna troškova, stopa financiranja, sudjelovanja dionika te osmišljavanju ciljeva programa, praćenju i izvješćivanju. Omogućit će se i dodatno pojednostavnjivanje pravnog okvira CEF-a racionaliziranom uredbom o CEF-u i mogućnošću delegiranja odredbi i uvjeta programima rada, čime će se olakšati daljnje sinergije među trima sektorima i omogućiti da se CEF prilagođava budućim potrebama.

Zahvaljujući pojednostavnjenju Programa smanjit će se regulatorno opterećenje i troškovi dionika koji sudjeluju u Programu zbog usklađivanja s propisima, što će posljedično pozitivno utjecati na konkurentnost EU-a u predmetnim sektorima. Omogućit će se i daljnji rad na digitalizaciji u skladu sa smjernicama za bolju regulativu te s uslugama digitalne podrške koje se već upotrebljavaju za provedbu Programa, poput informacijskog sustava TENtec.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog Komisije za Instrument za povezivanje Europe uključuje sljedeće iznose:

Instrument za povezivanje Europe za razdoblje 2021.-2027. (iznosi u tekućim cijenama - EUR)	
prometni sektor: <i>uključujući:</i>	30 615 493 000
opću omotnicu	12 830 000 000
doprinos iz Kohezijskog fonda	11 285 493 000
potporu za vojnu mobilnost	6 500 000 000
energetski sektor	8 650 000 000
digitalni sektor	3 000 000 000
ukupno	42 265 493 000

Na temelju pozitivnih iskustava s provedbom trenutačnog CEF-a Komisija predlaže nastavak provedbe novog programa za tri CEF-ova sektora uz izravno upravljanje koje će provoditi Europska komisija i njezina Izvršna agencija za inovacije i mreže (INEA).

Kako je navedeno u zakonodavnom financijskom izvještaju, iz predloženog proračuna podmirit će se svi potrebni rashodi poslovanja za provedbu Programa te troškovi ljudskih resursa i ostali administrativni rashodi u vezi s upravljanjem Programom.

5. OSTALI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Provedba Programa delegirat će se INEA-i, osim određenih mjera za potporu Programa koje će izravno provoditi matične glavne uprave.

U evaluaciji u sredini programskog razdoblja¹⁵ trenutačnog CEF-a za razdoblje 2014.–2020. navedeno je *da se izravno upravljanje bespovratnim sredstvima iz CEF-a pokazalo izrazito djelotvornim, sa snažnim katalogom projekata i konkurentnim postupkom selekcije, usmjerenošću na ciljeve politike EU-a, koordiniranu provedbu i potpuno uključivanje država članica. Izvršna agencija INEA ima dobro iskustvo financijskog upravljanja CEF-om i optimiziranja proračuna, posebno zahvaljujući fleksibilnosti brzog preusmjeravanja nepotrošenih novčanih sredstava iz određenih mjera, a koja se zatim usmjeravaju na financiranje novih.*

Zbog toga se predlaže zadržavanje postojećeg mehanizma provedbe. Međutim, uvest će se poboljšanja u pogledu pojednostavnjenja i fleksibilnosti.

U usporedbi s CEF-om 2014.–2020. primjenjivat će se jednostavniji ali pouzdaniji okvir uspješnosti za praćenje ciljeva Programa i njegova doprinosa ciljevima politike EU-a. Pokazatelji za praćenje provedbe i napretka Programa odnosit će se osobito na:

- učinkovite i međusobno povezane mreže i infrastruktura za pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost te prilagodbe zahtjevima za vojnu mobilnost,
- doprinos međusobnom povezivanju i integraciji tržišta, sigurnosti opskrbe energijom i održivom razvoju omogućavanjem dekarbonizacije te doprinos prekograničnoj suradnji u području obnovljive energije,
- doprinos uvođenju infrastrukture za digitalno povezivanje širom EU-a.

INEA će prikupljati potrebne podatke tijekom provedbe i evaluacije podržanih mjera. Zbog toga će uvjeti za podnošenje zahtjeva za bespovratna sredstva i nacrt ugovora o bespovratnim sredstvima sadržavati proporcionalne zahtjeve kojima će se od podnositelja zahtjeva i krajnjih korisnika zahtijevati potrebni podaci.

Komisija će obaviti privremenu evaluaciju Programa i *ex post* evaluaciju Programa radi procjene njegove učinkovitosti, djelotvornosti, relevantnosti, usklađenosti i dodane vrijednosti u skladu s člankom 34. stavkom 3. Financijske uredbe.

Komisija će dostaviti zaključke evaluacija i svoje primjedbe Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga

Članak 1. – Predmet

U tom se članku predstavlja predmet Uredbe, a to je uspostava CEF-a.

Članak 2. – Definicije

U tom se članku utvrđuju definicije koje se odnose na Uredbu.

Članak 3. – Ciljevi

¹⁵ COM(2018) 66.

U tom se članku utvrđuje opći cilj Programa – uz naglasak na sinergije među prometnim sektorom, energetske sektorom i digitalnim sektorom – te posebni ciljevi za svaki sektor.

Članak 4. – Proračun

U tom se članku utvrđuje ukupan proračun Programa. Proračun je podijeljen na prometni sektor (uključujući transfer iz Kohezijskog fonda i podršku za vojnu mobilnost iz klastera za obranu), energetske sektor i digitalni sektor.

Taj članak sadržava i odredbu o podmirivanju svih nužnih troškova pripreme, praćenja, kontrole, revizije, evaluacije i ostalih aktivnosti; potrebnih studija, sastanaka stručnjaka, korporativnih IT alata i svu ostalu tehničku i administrativnu pomoć potrebnu za upravljanje Programom.

U tom se članku navodi i da su rashodi za aktivnosti prihvatljivi od 1. siječnja 2021. za prvi program rada.

U članku se navodi da će za prijenose iz Kohezijskog fonda u prometni sektor nacionalno dodijeljena sredstva činiti 70 % ukupnog prijenosa i da će se poštovati do 31. prosinca 2023. Uz to se navodi da države članice mogu zatražiti da se sredstva koja su im dodijeljena na temelju podijeljenog upravljanja prenesu u Instrument za povezivanje Europe.

Članak 5. – Treće zemlje pridružene Programu

U tom se članku utvrđuju uvjeti za sudjelovanje trećih zemalja u Programu.

Članak 6. – Provedba i oblici EU-ova financiranja

U tom se članku određuje način upravljanja CEF-om kao izravno upravljanje, a posebno u obliku bespovratnih sredstava i nabave, te oblik financijskih instrumenata u operacijama mješovitog financiranja. Provedba Programa može biti delegirana izvršnoj agenciji.

Članak 7. – Prekogranični projekti u području obnovljive energije

Taj se članak odnosi na identifikaciju prekograničnih projekata u području obnovljive energije i posebne kriterije prihvatljivosti koji se na njih primjenjuju.

Članak 8. – Projekti od zajedničkog interesa u području infrastrukture za digitalno povezivanje

Taj se članak odnosi na identifikaciju projekata infrastrukture za digitalno povezivanje od zajedničkog interesa i na posebne kriterije prihvatljivosti i za davanje prioriteta koji se na njih primjenjuju kako bi im se pružila potpora putem Programa.

Članak 9. – Prihvatljive mjere

U tom su članku detaljno navedene mjere na temelju posebnog cilja koje su prihvatljive za financijsku pomoć na temelju Uredbe.

Članak sadržava odredbu kojom se dopušta fleksibilan pristup mjerama koje, osim što se odnose na konkretan cilj Programa, pridonose i olakšavanju sinergija između prometnog sektora, energetske sektora ili digitalnog sektora.

Članak 10. – Sinergije

U tom se članku utvrđuju odredbe koje se primjenjuju na sinergijske aktivnosti među sektorima Programa putem ili međusektorskih programa rada ili sufinanciranja pomoćnih elemenata mjere pod uvjetom da su ispunjeni određeni uvjeti iz članka.

Članak 11. – Prihvatljivi subjekti

U tom se članku utvrđuju kriteriji za osobe i subjekte prihvatljive za Program. Navodi se da se u programima rada mogu propisati određeni dodatni uvjeti kao što je slaganje države članice s prijedlogom.

Članak 12. – Bespovratna sredstva

U tom se članku utvrđuje da će se bespovratna sredstva iz CEF-a dodjeljivati u skladu s Financijskom uredbom i da će se njima upravljati u skladu s Financijskom uredbom.

Članak 13. – Kriteriji za dodjelu

U tom se članku propisuje zajednički referentni okvir za tri sektora u pogledu kriterija za dodjelu koji se primjenjuju na ocjenjivanje prijedloga.

Njime se uvode posebni zahtjevi zahvaljujući kojima se mogu bolje uzeti u obzir pristup koridora u prometnom sektoru, osobito kad je primjenjivo, planovi rada za koridor i provedbeni akti u skladu s člankom 47. Uredbe (EU) br. 1315/2013 te mišljenje odgovornog europskog koordinatora u skladu s člankom 45. stavkom 8. iste Uredbe.

Članak 14. – Stope sufinanciranja

U tom se članku utvrđuju najviše stope stopa sufinanciranja primjenjive za svaki sektor. Njime se propisuju i najviše stope sufinanciranja za međusektorske programe rada koji obuhvaćaju više od jednog sektora u cilju olakšavanja sinergija.

Člankom se uvodi i odstupanje u pogledu iznosa koji se prenose iz Kohezijskog fonda.

Članak 15. – Prihvatljivi troškovi

U tom su članku navedeni kriteriji za prihvatljive troškove koji se primjenjuju uz kriterije utvrđene u članku 186. Financijske uredbe.

Članak 16. – Kombiniranje bespovratnih sredstava s drugim izvorima financiranja

U tom se članku osigurava mogućnost da se bespovratna sredstva upotrebljavaju u kombinaciji s financiranjem Europske investicijske banke, nacionalnih razvojnih banaka ili ostalih razvojnih i javnih financijskih institucija te financijskih institucija i ulagača iz privatnog sektora, uključujući javno-privatna partnerstva.

Članak 17. – Smanjenje ili prekid dodjele bespovratnih sredstava

Kako bi se osiguralo dobro financijsko upravljanje i ublažili rizici važnih kašnjenja do kojih može doći u velikim infrastrukturnim projektima, u tom se članku utvrđuju uvjeti za smanjenje ili prekid dodjele bespovratnih sredstava. Utvrđuje se da se bespovratna sredstva mogu smanjiti ili prestati dodjeljivati ako mjera nije pokrenuta u roku od jedne godine od datuma početka navedenog u sporazumu o bespovratnim sredstvima ili ako je, nakon

preispitivanja napretka mjere, utvrđeno da je u njezinoj provedbi došlo do toliko velikih kašnjenja da se njezini ciljevi vjerojatno neće moći ostvariti.

Članak 18. – Kumulativno, dopunsko i kombinirano financiranje

U tom se članku osigurava da se za mjeru za koju je dobiven doprinos u okviru Programa može dobiti doprinos i iz bilo kojeg drugog programa Unije pod uvjetom da ne pokrivaju iste troškove.

U članku je propisana mogućnost da se predložena mjera, koja je ocijenjena pozitivno u okviru CEF-a ali koja se ne može financirati zbog proračunskih ograničenja, financira iz Europskog fonda za regionalni razvoj (ERDF) ili Kohezijskog fonda.

Članak 19. – Programi rada

U tom se članku utvrđuje da će se Program provoditi programima rada koje Komisija donosi provedbenim aktom u skladu s postupkom ispitivanja.

Članak 20. – Praćenje i izvješćivanje

Taj članak sadržava upućivanje na Prilog u kojem su navedeni pokazatelji za praćenje CEF-a. Člankom se dopušta izmjena pokazatelja delegiranim aktom. Uz to, izradit će se okvir za praćenje i evaluaciju kako bi se omogućilo ocjenjivanje napretka programa u ostvarivanju ciljeva.

Članak 21. – Evaluacija

U tom se članku zahtijeva od Komisije da provede privremenu evaluaciju programa i *ex post* evaluaciju programa te da dostavi zaključke evaluacija i svoja opažanja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

Članak 22. – Odborski postupak

U tom se članku uspostavlja Odbor za koordinaciju CEF-a u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011. Navodi se da će se primjenjivati postupak ispitivanja predviđen člankom 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 23. – Delegirani akti

U tom se članku Komisiji dopušta donošenje delegiranih akata u vezi s dijelovima I., II., III., IV. i V. Priloga.

Članak 24. – Postupak delegiranja

Taj članak sadržava standardne odredbe o delegiranju ovlasti.

Članak 25. – Informiranje, priopćavanje i promidžba

U tom se članku korisnike financiranja iz CEF-a obvezuje da u okviru svojih mjera osiguraju vidljivost financiranja EU-a, a Komisiju da obavještava o mjerama i rezultatima CEF-a.

Članak 26. – Zaštita financijskih interesa Unije

Ovaj se članak odnosi na nadležnost Europskog ureda za borbu protiv prijevara (OLAF) i Europskog revizorskog suda u vezi s trećim zemljama koje su pridružene Programu.

Članak 27. – Odredbe o stavljanju izvan snage i prijelazne odredbe

U tom se članku stavljaju izvan snage prijašnja Uredba o CEF-u (Uredba (EU) br. 1316/2013) i Uredba (EU) br. 283/2014 o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture.

Navedene su i prijelazne odredbe koje se odnose na mjere u okviru CEF-a te tehničku i administrativnu pomoć.

Članak 28. – Stupanje na snagu

U tom je članku navedeno da će se Uredba primjenjivati od 1. siječnja 2021.

Prilog – dio I. – Pokazatelji

U tom dijelu Priloga navedeni su pokazatelji za praćenje napretka Programa u odnosu na opće i posebne ciljeve.

Prilog – dio II. – Okvirni postoci za prometni sektor

U tom dijelu Priloga navedeni su okvirni postoci za podjelu proračunskih sredstava u prometnom sektoru.

Prilog – dio III. – koridori osnovne prometne mreže i prethodno identificirane dionice; prethodno identificirane dionice u sveobuhvatnoj mreži.

U tom dijelu Priloga definira se usklađivanje koridora osnovne mreže, uključujući njihove prethodno identificirane dionice, te se navodi okviran popis prekograničnih dionica u sveobuhvatnoj mreži.

Prilog – dio IV. – Identifikacija prekograničnih projekata u području obnovljive energije

U tom dijelu Priloga utvrđuju se kriteriji i postupak za identifikaciju prekograničnih projekata u području obnovljive energije.

Prilog – dio V. – Projekti infrastrukture za digitalno povezivanje od zajedničkog interesa

U tom dijelu Priloga naveden je okviran popis prethodno identificiranih projekata digitalne povezivosti od zajedničkog interesa.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegove članke 172. i 194.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Za postizanje pametnog, održivog i uključivog rasta te za poticanje stvaranja radnih mjesta Unija treba modernu i učinkovitu infrastrukturu za doprinos povezivanju i integraciji Unije te svih njezinih regija u sektorima prometa, telekomunikacija i energetike. Te veze trebale bi pridonijeti poboljšanju slobodnog kretanja osoba, robe, kapitala i usluga. Transeuropske mreže trebale bi pojednostavniti prekogranične veze, potaknuti veću ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju te pridonijeti konkurentnijem socijalnom tržišnom gospodarstvu i borbi protiv klimatskih promjena.
- (2) Cilj je Instrumenta za povezivanje Europe (dalje u tekstu „Program”) ubrzavanje ulaganja u području transeuropskih mreža i osiguravanje financijskih sredstava, kako iz javnog tako i iz privatnog sektora, služeći se financijskom polugom, uz istodobno povećavanje pravne sigurnosti i poštovanje načela tehnološke neutralnosti. Program bi trebao omogućiti potpuno iskorištavanje sinergija između prometnog, energetskog i digitalnog sektora pa tako poboljšati djelotvornost djelovanja Unije te omogućiti optimaciju troškova provedbe.
- (3) Cilj bi Programa trebao biti pružanje potpore u području klimatskih promjena, ekološki i društveno održivim projektima i, ako je primjenjivo, mjerama za ublažavanje klimatskih promjena i prilagodbu na njih. Konkretno, trebalo bi pojačati doprinos Programa postizanju ciljeva iz Pariškog sporazuma, predloženih klimatskih i energetskih ciljeva za 2030. te dugoročnih dekarbonizacijskih ciljeva.

¹ SL C, , str. .² SL C, , str. .

- (4) Uzimajući u obzir važnost borbe protiv klimatskih promjena u skladu s obvezama koje je Unija preuzela u pogledu provedbe Pariškog sporazuma i obvezama u pogledu ciljeva održivog razvoja Ujedinjenih naroda, ovom bi se Uredbom stoga trebalo podupirati klimatsku politiku kao element koji se podrazumijeva i pridonijeti općem cilju da se s 25 % proračunskih rashoda EU-a pridonosi podupiranju klimatskih ciljeva³. Očekuje se da će se mjerama u okviru ovog Programa pridonijeti klimatskim ciljevima sa 60 % ukupne financijske omotnice Programa, među ostalim na temelju sljedećih pokazatelja iz Rija: i. 100 % za rashode koji se odnose na željezničku infrastrukturu, alternativna goriva, čisti gradski prijevoz, prijenos električne energije, skladištenje električne energije, pametne mreže, transport CO₂ i obnovljivu energiju, te ii. 40 % za unutarnje plovne putove i multimodalni prijevoz te infrastrukturu za plin – ako omogućava povećanu upotrebu obnovljivog vodika ili biometana. Odgovarajuće će mjere biti utvrđene tijekom pripreme i provedbe Programa te će se ponovno ocijeniti u okviru odgovarajućih evaluacija i postupaka preispitivanja. Kako bi se spriječilo da infrastruktura bude ugrožena zbog mogućih dugoročnih utjecaja klimatskih promjena i kako bi se osiguralo da troškovi emisija stakleničkih plinova nastalih u projektu budu uključeni u ekonomsku evaluaciju projekta, projekti koji se podupiru Programom trebali bi dokazati održivost na promjenu klime u skladu sa smjernicama koje bi Komisija trebala sastaviti dosljedno sa smjernicama koje su, gdje je primjenjivo, sastavljene za druge programe Unije.
- (5) Kako bi se ispunile obveze izvješćivanja utvrđene u članku 11. točki (c) Direktive (EU) 2016/2284 o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćivača, o izmjeni Direktive 2003/35/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2001/81/EZ u pogledu uporabe sredstava Unije za potporu mjerama poduzetima s ciljem usklađivanja s ciljevima te Direktive, prate se rashodi povezani sa smanjenjem emisija ili onečišćujućih tvari u zraku na temelju te Direktive.
- (6) Važan je cilj ovog Programa jačanje sinergija između prometnog, energetskog i digitalnog sektora. U tu bi svrhu Program trebao omogućiti donošenje međusektorskih programa rada usmjerenih na konkretna područja za intervenciju, kao što su, na primjer, povezana i automatizirana mobilnost ili alternativna goriva. Uz to, Program bi trebao unutar svakog sektora imati mogućnost smatrati određene pomoćne komponente iz drugog sektora prihvatljivima u slučajevima kad bi taj pristup povećao socioekonomsku korist od ulaganja. Trebalo bi poticati sinergije među sektorima putem kriterija za dodjelu u postupku odabira mjera.
- (7) U smjernicama za transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T), utvrđenima Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁴, (dalje u tekstu „smjernice za TEN-T”) identificira se infrastruktura TEN-T-a, utvrđuju zahtjevi koje ta infrastruktura mora ispunjavati te navode mjere za njihovu provedbu. U tim se smjernicama posebno predviđa dovršetak osnovne mreže do 2030. stvaranjem nove infrastrukture te znatnom modernizacijom i obnovom postojeće infrastrukture.
- (8) Kako bi se ostvarili ciljevi utvrđeni u smjernicama za TEN-T, nužno je prioritarno poduprijeti prekogranične veze i veze koje nedostaju i osigurati, ako je primjenjivo, da su podržane mjere u skladu s planovima rada za koridore utvrđenima u skladu s

³ COM(2018) 321, str. 13.

⁴ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i o stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

člankom 47. Uredbe (EU) br. 1315/2013 te s općim razvojem ukupne mreže s obzirom na radne karakteristike i interoperabilnost.

- (9) Kako bi se uzelo u obzir porast prometnih tokova i razvoj mreže, trebalo bi prilagoditi usklađenost koridora osnovne mreže i njihovih prethodno identificiranih dionica. Te bi prilagodbe trebale biti razmjerne kako bi se zadržalo dosljednost i učinkovitost u razvoju i koordinaciji koridora. Zbog toga se duljina koridora osnovne mreže ne bi smjela povećati za više od 15 %.
- (10) Nužno je promicati ulaganja u pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost širom Unije. Komisija je 2017. predstavila „Europu u pokretu”⁵, sveobuhvatan skup inicijativa za sigurnost prometa, poticanje pametnih cestarina, smanjenje emisija CO₂, onečišćenja zraka i zagušenja, promicanje povezane i autonomne mobilnosti te osiguravanje primjerenih uvjeta i trajanja odmora za radnike. Te bi inicijative Unija trebala financijski poduprijeti ovim Programom kad je to primjenjivo.
- (11) Na temelju smjernica za TEN zahtijeva se, u vezi s novim tehnologijama i inovacijama, da TEN-T omogući dekarbonizaciju svih načina prijevoza poticanjem energetske učinkovitosti i upotrebe alternativnih goriva. Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁶ utvrđuje se zajednički okvir mjera za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva u Uniji kako bi se ovisnost o nafti svela na najmanju moguću mjeru i ublažio utjecaj prometa na okoliš, a od država članica zahtijeva se da osiguraju dostupnost javnih mjesta za punjenje ili opskrbu od 31. prosinca 2025. Kao što je navedeno u prijedlozima Komisije⁷ iz studenoga 2017., nužan je sveobuhvatan skup mjera za promicanje mobilnosti s niskom razinom emisija, uključujući financijsku potporu ako tržišni uvjeti ne stvaraju dovoljne poticaje.
- (12) U Komunikaciji „Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista”⁸ Komisija je istaknula da će zbog automatiziranih vozila i naprednih sustava za povezivost vozila postati sigurnija, da će ih se lakše dijeliti i da će biti pristupačnija građanima, uključujući one kojima danas usluge mobilnosti nisu dostupne, kao što su starije osobe i osobe s invaliditetom. U tom je kontekstu Komisija predložila „Strateški akcijski plan EU-a za sigurnost na cestama” i reviziju Direktive 2008/096 o upravljanju infrastrukturom za sigurnost na cestama.
- (13) U svrhu boljeg ostvarivanja projekata u području prometa u slabije razvijenim dijelovima mreže trebalo bi sredstva iz Kohezijskog fonda prenijeti u Program radi financiranja projekata u području prometa u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda. U početnoj bi se fazi i unutar ograničenja od 70 % prenesene omotnice trebala u odabiru projekata koji ispunjavaju uvjete za financiranje poštovati nacionalna dodjela sredstava u okviru Kohezijskog fonda. Preostalih 30 % prenesene omotnice trebalo bi na konkurentskoj osnovi dodijeliti projektima u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda uz davanje prioriteta prekograničnim vezama i vezama koje nedostaju. Komisija bi trebala podupirati države članice koje ispunjavaju uvjete za

⁵ Komunikacija Komisije „Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve” – COM(2017) 283.

⁶ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

⁷ Komunikacija Komisije „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike” – COM(2017) 675.

⁸ COM(2018) 293.

financiranje iz Kohezijskog fonda u njihovim nastojanjima da razviju primjeren projektni proces, osobito jačanjem institucionalnih sposobnosti predmetnih javnih uprava.

- (14) Nastavno na Zajedničku komunikaciju o poboljšanju vojne mobilnosti u Europskoj uniji iz studenoga 2017.⁹, akcijski je plan za vojnu mobilnost, koji su 28. ožujka 2018. donijeli Komisija i Visoki predstavnik Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku¹⁰, istaknuo da je politika za prometnu infrastrukturu očita prilika za povećanje sinergija između obrambenih potreba i TEN-T-a. U akcijskom je planu navedeno da se Vijeće poziva da do sredine 2018. razmotri i potvrdi vojne zahtjeve s obzirom na prometnu infrastrukturu i da će službe Komisije do 2019. identificirati dijelove transeuropske prometne mreže prikladne za vojni prijevoz, uključujući potrebna poboljšanja postojeće infrastrukture. Financiranje Unije za provedbu projekata s dvojnomo namjenom trebalo bi se provoditi putem Programa na temelju posebnih programa rada u kojima se utvrđuju primjenjivi zahtjevi, kako su definirani u kontekstu akcijskog plana.
- (15) Komisija je u komunikaciji „Jače i obnovljeno strateško partnerstvo s najudaljenijim regijama EU-a”¹¹ istaknula posebne prometne potrebe najudaljenijih regija te potrebu da se osigura financiranje Unije za njihovo ispunjavanje, uključujući putem Programa.
- (16) S obzirom na velika ulaganja potrebna za dovršetak osnovne mreže TEN-T-a do 2030. (procijenjena na 350 milijardi EUR za razdoblje 2021.–2027.), sveobuhvatne mreže TEN-T-a do 2050. i ulaganja u dekarbonizaciju, digitalizaciju i urbani prijevoz (procijenjena na 700 milijardi EUR za razdoblje 2021.–2027.), primjereno je najučinkovitije upotrebljavati različite EU-ove programe i instrumente financiranja i tako optimirati dodanu vrijednost ulaganja koje podupire Unija. To bi se postiglo racionaliziranim procesom ulaganja kojim bi se omogućila vidljivost prometnih projekata i dosljednost s relevantnim programima Unije, osobito Instrumentom za povezivanje Europe, Europskim fondom za regionalni razvoj, Kohezijskim fondom i InvestEU-om. Konkretno, ako je primjenjivo, trebali bi se uzeti u obzir uvjeti u skladu s kojima bi to bilo moguće, kako je utvrđeno u Prilogu IV. Uredbe (EU) XXX [Regulation of the European Parliament and of the Council laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, and the European Maritime and Fisheries Fund and financial rules for those and for the Asylum and Migration Fund, the Internal Security Fund and the Border Management and Visa Instrument (‘CPR’)].
- (17) Uredbom (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹² utvrđuju se prioritete transeuropske energetske infrastrukture koje treba provesti kako bi se postigli ciljevi energetske i klimatske politike Unije; identificiraju projekti od zajedničkog interesa potrebni za provedbu tih prioriteta te utvrđuju mjere u području izdavanja dozvola, uključivanja javnosti te propisa za ubrzavanje i/ili olakšavanje provedbe tih projekata, uključujući kriterije za prihvatljivost tih projekata za dobivanje financijske potpore Unije.

⁹ JOIN(2017) 41.

¹⁰ JOIN(2018) 5.

¹¹ COM(2017) 623.

¹² Uredba (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2013. o smjernicama za transeuropsku energetska infrastrukturu te stavljanju izvan snage Odluke br. 1364/2006/EZ i izmjeni uredaba (EZ) br. 713/2009, (EZ) br. 714/2009 i (EZ) br. 715/2009 (SL L 115, 25.4.2013., str. 39.).

- (18) U Direktivi se [preinačena Direktiva o obnovljivoj energiji] naglašava potreba za uspostavom poticajnog okvira za napredno iskorištavanje sredstava Unije uz izričito navođenje poticajnih mjera za pružanje potpore prekograničnoj suradnji u području obnovljive energije.
- (19) Iako je dovršetak mrežne infrastrukture i dalje prioritet za razvoj obnovljive energije, integracija prekogranične suradnje u području obnovljive energije odražava pristup donesen na temelju inicijative „Čista energije za sve Europljane” koji podrazumijeva kolektivnu odgovornost da se 2030. postigne ambiciozni cilj za obnovljivu energiju i izmijenjeni kontekst politike s ambicioznim dugoročnim ciljevima dekarbonizacije.
- (20) Inovativne infrastrukturne tehnologije koje omogućavaju prelazak na energiju i sustave mobilnosti s niskim emisijama ugljika te unapređuju sigurnost opskrbe ključne su za Unijin plan za dekarbonizaciju. Konkretno, Komisija je u „Komunikaciji o jačanju europskih energetske mreža”¹³ od 23. studenoga 2017. naglasila da će električna energija, pri čemu će obnovljiva energija do 2030. činiti polovinu izvora električne energije, biti sve veći pokretač dekarbonizacije sektora kojima su dosad dominirala fosilna goriva, kao što su promet, industrija, grijanje i hlađenje, te da je stoga fokus transeuropske energetske infrastrukturne politike sve više na međusobnoj povezanosti elektroenergetskih sustava, skladištenju električne energije i projektima pametnih mreža. Kako bi se pružila potpora Unijinim ciljevima dekarbonizacije, potrebno je razmatrati i prioritetizirati tehnologije i projekte koji pridonose prijelazu na gospodarstvo s niskim emisijama ugljika. Cilj će Komisije biti povećanje broja projekata prekograničnih pametnih mreža, inovativnog skladištenja i transporta ugljikova dioksida koji će se financirati iz Programa.
- (21) Postizanje jedinstvenog digitalnog tržišta ovisi o osnovnoj infrastrukturi za digitalno povezivanje. Digitalizacija europske industrije i modernizacija sektora poput prometa, energetike, zdravstvene zaštite i javne uprave ovise o općoj dostupnosti pouzdanih i cjenovno pristupačnih mreža velikog i vrlo velikog kapaciteta. Digitalna povezivost postala je jedan od presudnih faktora za uklanjanje ekonomskih, društvenih i teritorijalnih nejednakosti, čineći to pružanjem potpore modernizaciji lokalnih gospodarstava i isticanjem diversifikacije ekonomskih aktivnosti. Opseg intervencije Programa u području infrastrukture za digitalno povezivanje trebalo bi prilagoditi kako bi odražavao njezinu sve veću važnost za gospodarstvo i društvo u cjelini. Stoga je nužno utvrditi projekte infrastrukture za digitalno povezivanje od zajedničkog interesa potrebne za ispunjavanje ciljeva Unije u području jedinstvenog digitalnog tržišta i staviti izvan snage Uredbu (EU) br. 283/2014 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴.
- (22) U Komunikaciji „Povezivošću do konkurentnog jedinstvenog digitalnog tržišta – Ususret europskom gigabitskom društvu”¹⁵ (strategija za gigabitsko društvo) utvrđuju se strateški ciljevi za 2025. u smislu optimiranja ulaganja u infrastrukturu za digitalno povezivanje. Cilj je Direktive (EU) 2018/XXX [Europski zakonik elektroničkih komunikacija], među ostalim, stvaranje regulatornog okruženja koje će biti poticajno za privatna ulaganja u mreže za digitalno povezivanje. Međutim, jasno je da će uvođenje mreža u brojnim područjima EU-a i dalje biti komercijalno neodrživo zbog različitih faktora kao što su udaljenost, teritorijalne ili geografske posebnosti, slaba

¹³ COM(2017) 718.

¹⁴ Uredba (EU) br. 283/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2014. o smjernicama za transeuropske mreže u području telekomunikacijske infrastrukture i stavljanju izvan snage Odluke br. 1336/97/EZ (SL L 86, 21.3.2014., str. 14.).

¹⁵ COM(2016) 587.

naseljenost i razni socioekonomski faktori. Stoga bi Program trebalo prilagoditi kako bi pridonosio postizanju strateških ciljeva utvrđenih u strategiji za gigabitsko društvo, pri čemu bi dopunjavao potporu za uvođenje mreža vrlo velikog kapaciteta iz drugih programa, osobito Europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda i fonda InvestEU.

- (23) Iako su sve mreže za digitalno povezivanje koje su spojene na internet suštinski transeuropske, prvenstvenog zbog načina na koji rade aplikacije i usluge koje su njima omogućene, prioritetnu potporu iz Instrumenta za povezivanje Europe trebalo bi dati mjerama s najvećim očekivanim učinkom na jedinstveno digitalno tržište, među ostalim usklađivanjem tih mjera s ciljevima Komunikacije o strategiji za gigabitsko društvo, te na digitalnu transformaciju gospodarstva i društva, uzimajući u obzir uočene nedostatke tržišta i prepreke za provedbu.
- (24) Škole, sveučilišta, knjižnice, lokalne, regionalne ili nacionalne uprave, glavni pružatelji javnih usluga, bolnice i medicinski centri, prometna čvorišta i poduzeća koja se u velikoj mjeri oslanjaju na digitalne tehnologije su subjekti i mjesta koji mogu utjecati na važna socioekonomska kretanja u područjima u kojima se nalaze. Ti socioekonomski pokretači moraju biti najnapredniji u pogledu gigabitske povezivosti kako bi europskim građanima, poduzećima i zajednicama mogli pružiti pristup najboljim uslugama i aplikacijama. Programom bi se trebao podupirati pristup gigabitskoj povezivosti tih socioekonomskih pokretača radi maksimalizacije njihovih pozitivnih učinaka prelijevanja na šire gospodarstvo i društvo, uključujući stvaranje veće potražnje za poveživošću i uslugama.
- (25) Uz to, na temelju uspjeha inicijative WiFi4EU Program bi trebao nastaviti podupirati pružanje besplatne, kvalitetne, lokalne bežične povezivosti u središtima lokalnog javnog života, među kojima su subjekti s javnom misijom kao što su javna tijela i pružatelji javnih usluga te vanjski prostori dostupni javnosti, kako bi se podupirala digitalna vizija EU-a u lokalnim zajednicama.
- (26) Za održivost očekivanih digitalnih usluga sljedeće generacije, poput aplikacija i usluga interneta stvari, od kojih se očekuju brojne koristi za različite sektore i društvo u cjelini, bit će potrebna neprekinuta prekogranična pokrivenost 5G mrežama, posebno kako bi korisnici i predmeti mogli biti stalno spojeni na internet dok su u pokretu. Međutim, scenariji podjele troškova uvođenja 5G mreža među tim sektorima i dalje su nejasni, a opaženi rizici komercijalnog uvođenja u nekim ključnim područjima vrlo visoki. Očekuje se da će cestovni koridori i željezničke veze biti ključna područja za prvu fazu novih aplikacija u području povezane mobilnosti i zato oni predstavljaju ključne prekogranične projekte za financiranje iz ovog Programa.
- (27) Nepovezana područja u svim dijelovima Unije, uključujući središnja područja, uska su grla i neiskorišteni potencijal za digitalno jedinstveno tržište. Visokokvalitetna internetska povezivost može u većini ruralnih i udaljenih područja imati bitnu ulogu u sprečavanju digitalnog jaza, izolacije i raseljavanja smanjivanjem troškova dostave robe i usluga čime se djelomično može kompenzirati za udaljenost. Visokokvalitetna internetska povezivost nužna je za nove gospodarske prilike kao što su precizna poljoprivreda i razvoj biogospodarstva u ruralnim područjima. Program bi trebao pridonijeti da sva europska ruralna i urbana kućanstva imaju pristup fiksnoj ili bežičnoj vezi velikog kapaciteta, s fokusom na uvođenju mreža na područjima na kojima su uočeni određeni nedostaci tržišta, a kojem se može pomoći bespovratnim sredstvima niskog intenziteta. Cilj Programa u tome trebao bi biti postizanje

sveobuhvatne pokrivenosti kućanstava i područja jer je neekonomično kasnije otklanjati nedostatke na već pokrivenim područjima.

- (28) Stvaranje elektroničkih komunikacijskih okosnica, uključujući postavljanje podmorskih kabela kojima se povezuju europski teritoriji s trećim zemljama na ostalim kontinentima ili europski otoci ili prekomorski teritoriji s kopnom, potrebno je kako bi se osigurala zalihost takve vitalne infrastrukture te povećali kapacitet i otpornost EU-ovih digitalnih mreža. Međutim, ti su projekti često komercijalno neodrživi bez javne potpore.
- (29) U okviru mjera kojima se pridonosi projektima od zajedničkog interesa u području infrastrukture za digitalnu povezivost uvodi se tehnologija koja najbolje odgovara za određeni projekt uz istovremeno predlaganje najbolje ravnoteže između vrhunskih tehnologija u smislu kapaciteta protoka podataka, sigurnosti prijenosa, otpornosti mreže i troškovne učinkovitosti te bi se te mjere trebale prioritetizirati u programima rada, uzimajući u obzir kriterije iz ove Uredbe. Uvođenje mreža vrlo velikog kapaciteta može uključivati pasivnu infrastrukturu u cilju postizanja ne samo maksimalnih socioekonomskih koristi nego i koristi za okoliš. U određivanju prioriteta mjera uzimaju se u obzir potencijalna pozitivna prelijevanja u smislu povezivosti, na primjer ako se provedenim projektom može poboljšati ekonomska opravdanost budućih širenja mreže kojima bi se dodatno pokrili područja i populacije u trenutačno nepokrivenim područjima.
- (30) Unija je razvila vlastitu tehnologiju za satelitsko određivanje položaja, navigaciju i određivanje vremena (PNT), EGNOS/Galileo, i svoj vlastiti sustav za promatranje Zemlje, Copernicus. I EGNOS/Galileo i Copernicus nude napredne usluge kojima se stvaraju znatne gospodarske koristi javnim i privatnim korisnicima. Stoga bi svaka prometna, energetska ili digitalna infrastruktura koja se financira iz Programa, a kojoj je potreban PNT ili promatranje Zemlje, trebala biti tehnički kompatibilna s EGNOS-om/Galileom i Copernicusom.
- (31) Pozitivni rezultati prvog poziva na podnošenje ponuda u okviru mješovitog financiranja, pokrenutog 2017. na temelju trenutačnog programa, potvrdili su važnost i dodanu vrijednost upotrebe bespovratnih sredstava EU-a u kombinaciji s financiranjem Europske investicijske banke, nacionalnih razvojnih banaka ili drugih razvojnih i javnih financijskih institucija te financijskih institucija i ulagača iz privatnog sektora, uključujući u obliku javno-privatnih partnerstava. U Programu bi stoga trebala i dalje biti propisana mogućnost namjenskih poziva na podnošenje ponuda kojima se omogućavaju kombinacije bespovratnih sredstava EU-a i drugih izvora financiranja.
- (32) Ciljevi politike ovog Programa također će se ostvarivati pomoću financijskih instrumenata i proračunskog jamstva u programskim dijelovima politika [...] InvestEU-a. Mjere u okviru Programa trebale bi biti usmjerene na rješavanje tržišnih nedostataka ili neoptimalnih situacija za ulaganja, što bi trebalo činiti razmjerno, bez dupliciranja ili istiskivanja privatnog financiranja i imati jasnu europsku dodanu vrijednost.
- (33) Kako bi se poticao integrirani razvoj inovacijskog ciklusa, nužno je osigurati komplementarnost inovativnih rješenja razvijenih u kontekstu okvirnih programa Unije za istraživanje i inovacije te inovativnih rješenja razvijenih uz potporu iz Instrumenta za povezivanje Europe. U tu će svrhu sinergije s programom Obzor Europa osigurati: (a) da se tijekom procesa strateškog planiranja Obzora Europa utvrde i definiraju potrebe za istraživanjem i inovacijama u područjima prometnog,

energetskog i digitalnog sektora u EU-u; (b) da Instrument za povezivanje Europe podržava uvođenje velikih razmjera inovativnih tehnologija i rješenja u područjima prometnog, energetskog i digitalnog sektora, posebno ako su te tehnologije i rješenja proizašli iz Obzora Europa; (c) da se olakša razmjena podataka i informacija između Obzora Europa i Instrumenta za povezivanje Europe, na primjer isticanjem tehnologija iz Obzora Europa visokog stupnja spremnosti za tržište, a koje bi se mogle dalje uvoditi putem Instrumenta za povezivanje Europe.

- (34) Ovom se Uredbom utvrđuje financijska omotnica za cijelo razdoblje 2021.–2027., koja treba predstavljati primarni referentni iznos, u smislu [reference to be updated as appropriate according to the new inter-institutional agreement: točke 17. Međuinstitucionalnog sporazuma od 2. prosinca 2013. između Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije o proračunskoj disciplini, o suradnji u vezi s proračunskim pitanjima i o dobrom financijskom upravljanju]¹⁶, za Europski parlament i Vijeće tijekom godišnjeg proračunskog postupka.
- (35) Na razini Unije europski semestar za koordinaciju gospodarskih politika je okvir za utvrđivanje nacionalnih prioriteta za reforme i praćenje njihove provedbe. Države članice razvijaju vlastite nacionalne višegodišnje strategije ulaganja kojima se podupiru ti prioriteti reformi. Te bi strategije trebalo predstaviti zajedno s godišnjim nacionalnim programima reformi kako bi se prikazali i koordinirali prioritetni projekti ulaganja koji se trebaju financirati iz nacionalnih sredstava i/ili sredstava Unije. Oni bi trebali služiti i za dosljednu upotrebu financijskih sredstava Unije te za maksimalno iskorištavanje dodane vrijednosti financijske potpore koju će primati prvenstveno iz Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR) i Kohezijskog fonda, europske funkcije stabilizacije ulaganja, InvestEU-a i Instrumenta za povezivanje Europe, ako je primjenjivo. Financijska potpora trebala bi se upotrebljavati i u skladu s Unijinim i nacionalnim energetskim i klimatskim planovima.
- (36) Na ovu se Uredbu primjenjuju horizontalna financijska pravila koja su Europski parlament i Vijeće donijeli na temelju članka 322. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Ta su pravila utvrđena u Financijskoj uredbi, a njima se konkretno utvrđuje postupak donošenja i provedbe proračuna putem bespovratnih sredstava, javne nabave, nagrada i neizravne provedbe te se osiguravaju provjere odgovornosti financijskih izvršitelja. Budući da je poštovanje vladavine prava ključan preduvjet za dobro financijsko upravljanje i učinkovito financiranje EU-a, pravila donesena na temelju članka 322. UFEU-a odnose se također na zaštitu proračuna Unije u slučaju općih nedostataka u pogledu vladavine prava u državama članicama.
- (37) Oblici financiranja i metode provedbe iz ove Uredbe trebali bi se odabrati na temelju toga koliko je njima moguće postići posebne ciljeve djelovanja i ostvariti rezultate, uzimajući u obzir posebno troškove kontrola, administrativno opterećenje i očekivani rizik povezan sa sukobom interesa. Trebalo bi se razmotriti korištenje jednokratnih iznosa, fiksnih stopa i jediničnih troškova te financiranja koja nisu povezana s troškovima iz članka 125. stavka 1. Financijske uredbe.
- (38) Treće zemlje koje su članice Europskoga gospodarskog prostora (EGP) mogu sudjelovati u programima Unije u okviru suradnje uspostavljene na temelju Sporazuma o EGP-u, u kojem je propisana provedba programa odlukom na temelju tog sporazuma. Treće zemlje mogu sudjelovati i na temelju drugih pravnih instrumenata. U ovu bi Uredbu trebalo uvesti posebnu odredbu kako bi se

¹⁶ SL C 373, 20.12.2013., str. 1.

odgovornom dužnosniku za ovjeravanje, Europskom uredu za borbu protiv prijevara (OLAF) i Europskom revizorskom sudu dodijelilo potrebne ovlasti i pristup kako bi mogli sveobuhvatno izvršavati svoje nadležnosti.

- (39) U Financijskoj uredbi uspostavljena su pravila za dodjeljivanje bespovratnih sredstava. Kako bi se uzele u obzir posebnosti mjera koje se podupiru Programom i osigurala dosljedna provedba među sektorima obuhvaćenima Programom, potrebno je pružiti dodatne upute u pogledu prihvatljivosti i kriterija za dodjelu.
- (40) U skladu s Financijskom uredbom, Uredbom (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷, Uredbom Vijeća (Euratom, EZ) br. 2988/95¹⁸, Uredbom Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96¹⁹ i Uredbom Vijeća (EU) 2017/193²⁰, financijski interesi Unije trebaju se štiti razmjernim mjerama, među ostalim i sprečavanjem, otkrivanjem, ispravljanjem i istragom nepravilnosti i prijevara, povratom izgubljenih, pogrešno plaćenih ili nepravilno upotrijebljenih sredstava te, prema potrebi, izricanjem administrativnih sankcija. Konkretno, u skladu s Uredbom (EU, Euratom) br. 883/2013 i Uredbom (Euratom, EZ) br. 2185/96 Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) može provoditi administrativne istrage, uključujući provjere i inspekcije na terenu, kako bi se ustanovilo je li došlo do prijave, korupcije ili bilo koje druge nezakonite aktivnosti kojom se šteti financijskim interesima Unije. U skladu s Uredbom (EU) 2017/1939 Ured europskog javnog tužitelja („EPPO”) može provoditi istrage i kazneni progon za prijave i druga kaznena djela kojima se šteti financijskim interesima Unije, kako je predviđeno u Direktivi (EU) 2017/1371 Europskog parlamenta i Vijeća²¹. U skladu s Financijskom uredbom svaka osoba ili subjekt koji primaju sredstva Unije moraju u potpunosti surađivati u zaštiti financijskih interesa Unije, dodijeliti Komisiji, OLAF-u, Uredu europskog javnog tužitelja (EPPO) i Europskom revizorskom sudu (ERS) nužna prava i pristup te se pobrinuti da sve treće strane koje su uključene u izvršavanje sredstava Unije osiguraju jednakovrijedna prava.
- (41) U skladu s [ažurirati upućivanje u skladu s novom odlukom o PZP-ovima: člankom 94. Odluke Vijeća 2013/755/EU²²] osobe i subjekti s boravištem odnosno poslovnim nastanom u prekomorskim zemljama i područjima (PZP-ovi) ispunjavaju uvjete za financiranje, podložno pravilima i ciljevima Programa i mogućem režimu koji se primjenjuje na državu članicu s kojom su relevantna prekomorska zemlja ili područje povezani.

¹⁷ Uredba (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. rujna 2013. o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1073/1999 Europskog parlamenta i Vijeća te Uredbe Vijeća (Euratom) br. 1074/1999 (SL L 248, 18.9.2013., str. 1.).

¹⁸ Uredba Vijeća (EZ, Euratom) br. 2988/95 od 18. prosinca 1995. o zaštiti financijskih interesa Europskih zajednica (SL L 312, 23.12.1995., str. 1.).

¹⁹ Uredba Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 od 11. studenoga 1996. o provjerama i inspekcijama na terenu koje provodi Komisija s ciljem zaštite financijskih interesa Europskih zajednica od prijevara i ostalih nepravilnosti (SL L 292, 15.11.1996., str. 2.).

²⁰ Uredba Vijeća (EU) 2017/1939 od 12. listopada 2017. o provedbi pojačane suradnje u vezi s osnivanjem Ureda europskog javnog tužitelja („EPPO”) (SL L 283, 31.10.2017., str. 1.).

²¹ Direktiva (EU) 2017/1371 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2017. o suzbijanju prijevara počinjenih protiv financijskih interesa Unije kaznenopravnim sredstvima (SL L 198, 28.7.2017., str. 29.).

²² SL L 344, 19.12.2013., str. 1.

- (42) Unija bi trebala nastojati postići dosljednost i sinergije s programima Unije za vanjske politike, uključujući pretpristupnu pomoć u skladu s aktivnostima poduzetima u kontekstu Komunikacije „Vjerodostojna perspektiva proširenja i pojačana suradnja EU-a sa zapadnim Balkanom”²³.
- (43) Ako treće zemlje ili subjekti osnovani u trećim zemljama sudjeluju u mjerama kojima se pridonosi projektima od zajedničkog interesa ili prekograničnim projektima u području obnovljive energije, financijska bi pomoć trebala biti dostupna samo ako je neophodna za postizanje ciljeva tih projekata.
- (44) U skladu sa stavcima 22. i 23. Međuinstitucijskog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²⁴ potrebno je evaluirati Program na temelju informacija prikupljenih na temelju posebnih zahtjeva za praćenje, pri čemu se izbjegavaju prekomjerni propisi i administrativna opterećenja, posebno u državama članicama. Komisija bi trebala provoditi evaluacije te o njima obavješćivati Europski parlament, Vijeće, Europski gospodarski i socijalni odbor i Odbor regija da bi se procijenile uspješnost i učinkovitost financiranja te njegov učinak na sveukupne ciljeve Programa.
- (45) Mjere za odgovarajuće praćenje i izvješćivanje, uključujući pokazatelje, trebalo bi primjenjivati radi izvješćivanja o napretku Programa prema postizanju općih i posebnih ciljeva utvrđenih ovom Uredbom. Tim sustavom za izvješćivanje o uspješnosti trebalo bi osigurati da se podaci za praćenje provedbe Programa i njegovih rezultata prikupljaju učinkovito, djelotvorno i pravodobno. Kako bi se prikupili podaci relevantni za Program, nužno je za primatelje sredstava Unije utvrditi razmjerne zahtjeve za izvješćivanje.
- (46) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji u vezi s donošenjem godišnjih programa rada. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵.
- (47) Kako bi se, prema potrebi, prilagodili pokazatelji koji se upotrebljavaju za praćenje Programa, indikativni postoci proračunskih sredstava dodijeljenih za svaki posebni cilj u prometnom sektoru i definicija koridora osnovne prometne mreže, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije s obzirom na izmjene dijelova I., II. i III. Priloga ovoj Uredbi. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

²³ COM(2018) 65.

²⁴ Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.; SL L 123, 12.5.2016., str. 1.-14.

²⁵ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (48) Uredbe (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014 trebalo bi zbog jasnoće staviti izvan snage. Međutim, trebalo bi sačuvati učinke članka 29.. Uredbe (EU) br. 1316/2013, kojim se mijenja Prilog Uredbi (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća²⁶ u pogledu popisa teretnih koridora.
- (49) Kako bi se omogućilo pravodobno donošenje provedbenih akata predviđenih ovom Uredbom, nužno je da ona stupi na snagu odmah nakon objave,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1. *Predmet*

Ovom se Uredbom uspostavlja Instrument za povezivanje Europe (dalje u tekstu „Program”). Njome se određuju ciljevi Programa, proračun za razdoblje 2021.–2027., oblici financiranja Unije i pravila za osiguravanje tog financiranja.

Članak 2. *Definicije*

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „mjera” znači bilo koja aktivnost za koju je utvrđeno da je financijski i tehnički neovisna, za koju postoji vremenski rok i koja je nužna za provedbu projekta od zajedničkog interesa;
- (b) „alternativna goriva” znači alternativna goriva u skladu s definicijom iz članka 2. stavka 1. Direktive 2014/94/EU;
- (c) „pridružena zemlja” znači treća zemlja koja je stranka u sporazumu s Unijom zahvaljujući kojemu sudjeluje u Programu u skladu s člankom 5.;
- (d) „operacije mješovitog financiranja” znači mjere financirane iz proračuna EU-a, među ostalim u okviru mehanizama za mješovito financiranje u skladu s člankom [2. stavkom 6.] Uredbe (EU, Euratom) 2018/XXX (Financijska uredba), u kojima se kombiniraju bespovratni oblici potpore i/ili financijski instrumenti iz proračuna EU-a i povratni oblici potpore iz razvojnih ili drugih javnih financijskih institucija te komercijalnih financijskih institucija i ulagatelja;
- (e) „sveobuhvatna mreža” znači prometna infrastruktura utvrđena u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
- (f) „osnovna mreža” znači prometna infrastruktura utvrđena u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
- (g) „koridori osnovne mreže” znači instrument za olakšavanje usklađene provedbe osnovne mreže u skladu s poglavljem IV. Uredbe (EU) br. 1315/2013 i prema popisu u dijelu III. Priloga ovoj Uredbi;

²⁶ Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

- (h) „prekogranični projekt u području obnovljive energije” znači projekt koji je odabran ili prihvatljiv za odabir na temelju sporazuma o suradnji ili bilo kakve druge vrste dogovora država članica i/ili dogovora država članica i trećih zemalja, kako je definirano u članku 6., 7., 9. ili 11. Direktive 2009/82/EZ, u pogledu planiranja ili uvođenja obnovljive energije u skladu s kriterijima utvrđenima u dijelu IV. Priloga ovoj Uredbi;
- (i) „infrastruktura za digitalno povezivanje” znači mreže vrlo velikog kapaciteta, 5G sustavi, vrlo kvalitetna lokalna bežična povezivost, okosnice i operativne digitalne platforme izravno povezane s prometnom i energetsom infrastrukturom;
- (j) „5G sustavi” znači skup elemenata digitalne infrastrukture utemeljen na globalno usuglašenim standardima za mobilne i bežične komunikacijske tehnologije koji se upotrebljava za povezivanje i usluge s dodanom vrijednošću naprednih karakteristika kao što su velike brzine prijenosa podataka i veliki podatkovni kapaciteti, niske latencije, visoka pouzdanost ili mogućnost povezivanja velikog broja uređaja;
- (k) „5G koridor” znači cestovni ili željeznički prometni pravac koji je u potpunosti pokriven infrastrukturom za digitalnu povezivost, a posebno 5G sustavima, koji omogućava stalno pružanje sinergijskih digitalnih usluga kao što su povezana i automatizirana mobilnost ili slične usluge pametne mobilnosti za željeznice;
- (l) „operativne digitalne platforme izravno povezane s prometnom i energetsom infrastrukturom” znači fizički i virtualni resursi informacijske i komunikacijske tehnologije (dalje u tekstu „IKT”) koji funkcioniraju na komunikacijskoj infrastrukturi i podupiru protok, pohranu, obradu i analizu podataka o prometnoj i/ili energetsom infrastrukturi;
- (m) „projekt od zajedničkog interesa” znači projekt utvrđen u Uredbi (EU) br. 1315/2013, Uredbi (EU) br. 347/2013 ili članku 8. ove Uredbe;
- (n) „studije” znači aktivnosti potrebne za pripremu provedbe projekta, kao što su pripremne i validacijske studije, kao i studije mapiranja, izvedivosti, procjene i ispitivanja, uključujući i u obliku softvera, te sve druge mjere tehničke podrške, uključujući prethodne aktivnosti za utvrđivanje i razvoj projekta i odlučivanje o njegovu financiranju, kao što su istraživanje lokacija o kojima je riječ i priprema financijskog paketa;
- (o) „socioekonomski pokretači” znači subjekti koji mogu na temelju svoje misije, prirode ili lokacije izravno ili neizravno generirati važne socioekonomske koristi za građane, poduzeća i lokalne zajednice na području koje ih okružuje;
- (p) „treća zemlja” znači zemlja koja nije članica Europske unije;
- (q) „mreže vrlo velikog kapaciteta” znači mreže vrlo velikog kapaciteta prema definiciji iz članka [2. (XX)] Direktive (EU) 2018/XXX [Europski zakonik o elektroničkim komunikacijama];
- (r) „radovi” znači kupnja, nabava i primjena dijelova, sustava i usluga, uključujući softver, izradu nacрта i izvođenje građevinskih radova i ugradnju koji se odnose na projekt, prihvaćanje radova i početak provedbe projekta.

Članak 3. Ciljevi

1. Opći je cilj Programa razvoj i modernizacija transeuropskih mreža u prometnom sektoru, energetsom sektoru i digitalnom sektoru te olakšavanje prekogranične suradnje u području obnovljive energije, uzimajući u obzir dugoročne obveze u području dekarbonizacije i s naglaskom na sinergije među tim sektorima.
2. Posebni su ciljevi Programa:
 - (a) u prometnom sektoru:
 - i. pridonijeti razvoju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na učinkovite i međusobno povezane mreže te na infrastrukturu za pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost;
 - ii. prilagoditi mreže TEN-T-a za potrebe vojne mobilnosti;
 - (b) u energetsom sektoru pridonijeti razvoju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na integraciju unutarnjeg energetskeg tržišta, interoperabilnost prekograničnih i međusektorskih mreža, olakšavanje dekarbonizacije i jamčenje sigurnosti opskrbe te olakšavanje prekogranične suradnje u području obnovljive energije;
 - (c) u digitalnom sektoru pridonijeti uvođenju mreža vrlo velikog kapaciteta i 5G sustava, povećanju otpornosti i kapaciteta mrežnih okosnica u EU-u njihovim povezivanjem sa susjednim područjima te digitalizaciji prometnih i energetskeg mreža.

Članak 4. Proračun

1. Financijska omotnica za provedbu Programa za razdoblje 2021.–2027. iznosi 42 265 493 000 EUR u tekućim cijenama.
2. Taj se iznos raspoređuje kako slijedi:
 - (a) najviše 30 615 493 000 EUR za posebne ciljeve iz članka 3. stavka 2. točke (a) od čega:
 - i. 12 830 000 000 EUR iz klastera za europska strateška ulaganja;
 - ii. 11 285 493 000 EUR prenosi se iz Kohezijskog fonda kako bi ih se potrošilo u skladu s ovom Uredbom isključivo u državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda;
 - iii. 6 500 000 000 EUR iz klastera za obranu za poseban cilj iz članka 3. stavka 2. točke (a) podtočke ii.;
 - (b) najviše 8 650 000 000 EUR za posebne ciljeve iz članka 3. stavka 2. točke (b) od čega najviše 10 % za prekogranične projekte u području obnovljive energije;
 - (c) najviše 3 000 000 000 EUR za posebne ciljeve iz članka 3. stavka 2. točke (c).
3. Komisija ne smije odstupiti od iznosa iz podstavka 2. točke (a) podtočke ii.
4. Iznos iz stavka 1. može se upotrijebiti za tehničku i administrativnu pomoć za provedbu Programa i smjernica za pojedinačne sektore, kao što su aktivnosti pripreme, praćenja, kontrole, revizije i evaluacije koje uključuju korporativne

informativne sustave. Taj se iznos može upotrijebiti i za financiranje pratećih mjera kako bi se pomoglo u pripremi projekata.

5. Proračunske obveze za mjere koje traju dulje od jedne financijske godine mogu se rasporediti tijekom nekoliko godina na godišnje obroke.
6. Ne dovodeći u pitanje Financijsku uredbu, rashodi za mjere koje proizlaze iz projekata uključenih u prvi program rada mogu biti prihvatljivi od 1. siječnja 2021.
7. Iznos prenesen iz Kohezijskog fonda provodi se u skladu s ovom Uredbom, u skladu sa stavkom 8. i ne dovodeći u pitanje članak 14. stavak 2. točku (b).
8. Kad je riječ o iznosima prenesenima iz Kohezijskog fonda, 30 % tih iznosa stavlja se odmah na raspolaganje državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda za financiranje projekata prometne infrastrukture u skladu s ovom Uredbom uz davanje prioriteta prekograničnim vezama i vezama koje nedostaju. Do 31. prosinca 2023. u odabiru projekata koji ispunjavaju uvjete za financiranje poštuje se nacionalna dodjela sredstava u okviru Kohezijskog fonda u pogledu 70 % prenesenih sredstava. Od 1. siječnja 2024. sredstva prenesena u Program koja nisu usmjerena u projekt prometne infrastrukture postaju dostupna svim državama članicama koje ispunjavaju uvjete za financiranje iz Kohezijskog fonda za financiranje projekata prometne infrastrukture u skladu s ovom Uredbom.
9. Sredstva dodijeljena državama članicama na temelju podijeljenog upravljanja mogu se, na njihov zahtjev, prenijeti u Program. Komisija ta sredstva izvršava u skladu s [člankom 62. stavkom 1. točkom (a)] Financijske uredbe ili neizravno u skladu s točkom (c) tog članka. Ako je moguće, ta će se sredstva upotrebljavati u korist predmetne države članice.

Članak 5.

Treće zemlje pridružene Programu

1. Program je otvoren za sljedeće treće zemlje:
 - (a) članice Europskog udruženja za slobodnu trgovinu (EFTA) koje su članice Europskog gospodarskog prostora (EGP) u skladu s uvjetima utvrđenima u Sporazumu o EGP-u;
 - (b) zemlje pristupnice, zemlje kandidatkinje i potencijalne kandidate u skladu s općim načelima i općim uvjetima njihova sudjelovanja u programima Unije uspostavljenima u odgovarajućim okvirnim sporazumima i odlukama Vijeća o pridruživanju ili sličnim ugovorima te u skladu s posebnim uvjetima utvrđenima u sporazumima između Unije i tih zemalja;
 - (c) zemlje na koje se odnosi europska politika susjedstva u skladu s općim načelima i općim uvjetima sudjelovanja tih zemalja u programima Unije uspostavljenima u odgovarajućim okvirnim sporazumima i odlukama Vijeća o pridruživanju ili sličnim ugovorima te u skladu s posebnim uvjetima utvrđenima u sporazumima između Unije i tih zemalja;
 - (d) druge treće zemlje u skladu s uvjetima iz posebnih sporazuma o sudjelovanju određene treće zemlje u bilo kojem Unijinu programu ako se tim sporazumom:
 - jamči pravedna ravnoteža u smislu doprinosa te treće zemlje i koristi koje ostvaruje sudjelovanjem u programima Unije,

- utvrđuju uvjeti sudjelovanja u programima, uključujući obračun financijskih doprinosa pojedinačnim programima i administrativnih troškova tih programa. Ti doprinosi smatraju se namjenskim prihodima u skladu s [člankom 21. stavkom 5.] Financijske uredbe,
 - trećoj zemlji ne dodjeljuje ovlast za odlučivanje o programu,
 - jamči da Unija ima pravo osigurati dobro financijsko upravljanje i štititi svoje financijske interese.
2. Treće zemlje iz stavka 1. i subjekti osnovani u njima ne mogu dobiti financijsku pomoć na temelju ove Uredbe, osim ako je to neophodno za postizanje ciljeva konkretnog projekta od zajedničkog interesa i u skladu s uvjetima utvrđenima u programima rada iz članka 19.

Članak 6.

Provedba i oblici EU-ova financiranja

1. Program se provodi u okviru izravnog upravljanja u skladu s Financijskom uredbom ili neizravnog upravljanja s tijelima navedenima u članku [61. stavku 1. točki (c)] Financijske uredbe.
2. Programom se može omogućiti financiranje u bilo kojem obliku navedenom u Financijskoj uredbi, posebno u obliku bespovratnih sredstava i javne nabave. Njime se može omogućiti financiranje i u obliku financijskih instrumenata u okviru operacija mješovitog financiranja. Operacije mješovitog financiranja o kojima je odlučeno u okviru ovog Programa provode se u skladu s Uredbom o fondu InvestEU i glavom X. Financijske uredbe.
3. U skladu s člankom [69.] Financijske uredbe, s obzirom na zahtjeve Programa za optimalnim upravljanjem i učinkovitošću, Komisija može izvršnim agencijama delegirati ovlasti za provedbu dijela Programa u prometnom sektoru, energetsom sektoru i digitalnom sektoru.
4. Doprinosi mehanizmu uzajamnog osiguranja mogu pokrivati rizik povezan s povratom sredstava od primatelja i smatraju se dostatnim jamstvom u skladu s Financijskom uredbom. Primjenjuju se odredbe iz [članka X.] Uredbe XXX [pravni sljednik Uredbe o Jamstvenom fondu].

Članak 7.

Identifikacija prekograničnih projekata u području obnovljive energije

1. U prekograničnim projektima u području obnovljive energije sudjeluju najmanje dvije države članice, a ti su projekti uvršteni u sporazum o suradnji ili bilo kaju drugu vrstu dogovora država članica i/ili dogovor država članica i trećih zemalja, kako je utvrđeno u članku 6., 7., 9. ili 11. Direktive 2009/28/EZ. Ti su projekti identificirani u skladu s kriterijima i postupkom utvrđenima u dijelu IV. Priloga ovoj Uredbi.
2. Komisija će do 31. prosinca 2019. donijeti delegirani akt u skladu s člankom 23. točkom (d) ove Uredbe radi dodatnog utvrđivanja kriterija za odabir i detalja postupka odabira projekata te će objaviti metodologije za ocjenjivanje koliko projekti pridonose općim kriterijima te ocjenjivanje ukupnih troškova i koristi utvrđenih u dijelu IV. Priloga.

3. Studije usmjerene na razvoj i identifikaciju prekograničnih projekata u području obnovljive energije prihvatljive su za financiranje na temelju ove Uredbe.
4. Prekogranični projekti u području obnovljive energije prihvatljivi su za financijsku potporu Unije ako ispunjavaju sve sljedeće kriterije:
 - (a) iz analize troškova i koristi konkretnog projekta u skladu s točkom 3. dijela IV. Priloga vidljivi su dokazi o postojanju velikih ušteda i/ili koristi u smislu integracije sustava, sigurnosti opskrbe ili inovacija; te
 - (b) podnositelj zahtjeva dokazao je da se projekt ne bi ostvario ili da ne bi bio komercijalno održiv bez bespovratnih sredstava. U toj se analizi uzimaju u obzir svi prihodi koji su ostvareni zahvaljujući programima potpore.
5. Iznos bespovratnih sredstava za radove razmjernan je uštedi i/ili koristima iz točke 2. podtočke (b) dijela IV. Priloga i ne premašuje iznos koji je potreban kako bi se osiguralo da se projekt ostvari ili postane komercijalno održiv.

Članak 8.

Projekti od zajedničkog interesa u području infrastrukture za digitalno povezivanje

1. Projekti od zajedničkog interesa u području infrastrukture za digitalno povezivanje pridonose posebnom cilju iz članka 3. stavka 2. točke (c).
2. Studije usmjerene na razvoj i identifikaciju projekata od zajedničkog interesa u području infrastrukture za digitalno povezivanje prihvatljive su za financiranje na temelju ove Uredbe.
3. Ne dovodeći u pitanje kriterije za dodjelu iz članka 13., prioritet za financiranje utvrđuje se uzimajući u obzir sljedeće kriterije:
 - (a) kad je riječ o mjerama koje pridonose omogućavanju pristupa mrežama vrlo velikog kapaciteta koje socioekonomskim pokretačima osiguravaju gigabitsku povezivost, prioritet se daje uzimajući u obzir funkciju socioekonomskih pokretača, relevantnost digitalnih usluga i aplikacija koje su dostupne zahvaljujući toj povezivosti te potencijalne socioekonomske koristi za građane, poduzeća i lokalne zajednice, uključujući potencijalna pozitivna prelijevanja u smislu povezivosti, u skladu s dijelom V. Priloga;
 - (b) mjere koje pridonose pružanju usluga vrlo kvalitetne lokalne bežične povezivosti u lokalnim zajednicama, u skladu s dijelom V. Priloga;
 - (c) kad je riječ o mjerama koje pridonose uvođenju 5G sustava, prioritet se daje uvođenju 5G koridora duž glavnih kopnenih prometnih pravaca, uključujući transeuropske prometne mreže. Uzima se u obzir i opseg u kojem mjera pridonosi pokrivenosti duž glavnih prometnih putova, čime se omogućava neprekidno pružanje sinergijskih digitalnih usluga uz istovremeno optimiranje mogućih pozitivnih prelijevanja na teritorije i stanovništvo u blizini područja u kojem se projekt provodi. Okviran popis projekata koji bi mogli imati koristi od potpore naveden je u dijelu V. Priloga;
 - (d) kad je riječ o projektima za uvođenje prekograničnih mrežnih okosnica kojima se EU povezuje s trećim zemljama i kojima se jačaju veze unutar EU-a, uključujući podmorske kabele, prioritet se daje na temelju opsega u kojem ti projekti znatno pridonose povećanju otpornosti i kapaciteta elektroničkih komunikacijskih mreža na teritorijima EU-a;

- (e) kad je riječ o pokrivenosti mrežama vrlo velikog kapaciteta, prioritet se daje mjerama koje pridonose pokrivenosti teritorija i stanovništva obrnuto razmjerno iznosu bespovratnih sredstava potrebnih za provedbu projekta u odnosu na primjenjivi najveći iznos stopa sufinanciranja utvrđen u članku 14. ove Uredbe. Uzima se u obzir i opseg u kojem mjera pridonosi sveobuhvatnoj pokrivenosti teritorija i stanovništva na području u kojem se projekt provodi uz istovremeno optimiranje mogućih pozitivnih prelijevanja na teritorije i stanovništvo u blizini područja u kojem se projekt provodi;
- (f) kad je riječ o projektima uvođenja operativnih digitalnih platformi, prioritet se daje mjerama na temelju najmodernijih tehnologija, uzimajući u obzir aspekte kao što su interoperabilnost, kibersigurnost, privatnost podataka i mogućnost ponovne upotrebe;
- (g) razmjer u kojem je primijenjena tehnologija najprikladnija za neki projekt uz osiguravanje najbolje ravnoteže između najmodernijih tehnologija – u pogledu kapaciteta protoka podataka, sigurnosti prijenosa i otpornosti mreže – i troškovne isplativosti.

POGLAVLJE II.

PRIHVATLJIVOST

Članak 9.

Prihvatljive mjere

1. Za financiranje su prihvatljive samo mjere kojima se pridonosi ostvarivanju ciljeva iz članka 3. Te mjere osobito uključuju studije, radove i ostale prateće mjere potrebne za upravljanje Programom i smjernicama prilagođenima pojedinom sektoru te za njihovu provedbu.
2. U prometnom su sektoru sljedeće mjere prihvatljive za dodjelu financijske pomoći Unije na temelju ove Uredbe:
 - (a) mjere koje se odnose na učinkovite i međusobno povezane mreže:
 - i. mjere za provedbu osnovne mreže u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013, uključujući mjere koje se odnose na gradske čvorove, morske luke, riječne luke i željezničko-cestovne terminale osnovne mreže kako je definirano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013. Mjere za provedbu osnovne mreže mogu uključivati povezane elemente iz sveobuhvatne mreže ako je to potrebno za optimaciju ulaganja i u skladu s modalitetima utvrđenima u programima rada iz članka 19. ove Uredbe;
 - ii. mjere za provedbu prekograničnih veza sveobuhvatne mreže u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) br. 1315/2013, osobito dionica navedenih u dijelu III. Priloga ovoj Uredbi;
 - iii. mjere za provedbu dionica sveobuhvatne mreže u najudaljenijim regijama u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) br. 1315/2013, uključujući mjere koje se odnose na relevantne gradske čvorove, morske luke, riječne luke i željezničko-cestovne terminale sveobuhvatne mreže kako je definirano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013.;

- iv. mjere za podupiranje projekata od zajedničkog interesa za povezivanje transeuropske mreže s infrastrukturnim mrežama susjednih zemalja kako je definirano u članku 8. stavku 1. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
- (b) mjere koje se odnose na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost:
- i. mjere za podupiranje morskih autocesta, kako je propisano u članku 21. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
 - ii. mjere za podupiranje sustava telematskih aplikacija, uključujući u svrhu sigurnosti, u skladu s člankom 31. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
 - iii. mjere za podupiranje usluga teretnog prijevoza u skladu s člankom 32. Uredbe (EU) 1315/2013;
 - iv. mjere za podupiranje novih tehnologija i inovacija, uključujući automatizaciju, napredne prometne usluge, modalnu integraciju i infrastrukturu za alternativna goriva, u skladu s člankom 33. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
 - v. mjere za otklanjanje prepreka za interoperabilnost, posebno onih koje utječu na koridor/mrežu;
 - vi. mjere za provedbu sigurne i zaštićene infrastrukture i mobilnosti, uključujući cestovnu sigurnost, u skladu s člankom 34. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
 - vii. mjere za poboljšanje otpornosti prometne strukture na klimatske promjene i prirodne katastrofe;
 - viii. mjere za poboljšanje dostupnosti prometne infrastrukture za sve korisnike u skladu s člankom 37. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
 - ix. mjere za poboljšanje dostupnosti i raspoloživosti prometne infrastrukture u svrhu sigurnosti i civilne zaštite;
- (c) na temelju posebnog cilja iz članka 3. stavka 2. točke (a) podtočke ii.: mjere, ili posebne aktivnosti u okviru mjere, za podupiranje prometne infrastrukture u mreži TEN-T-a radi prilagođavanjima zahtjevima za vojnu mobilnost kako bi se omogućila civilno-vojna dvojna namjena infrastrukture.
3. U energetsom su sektoru sljedeće mjere prihvatljive za dodjelu financijske pomoći Unije na temelju ove Uredbe:
- (a) mjere koje se odnose na projekte od zajedničkog interesa utvrđene u članku 14. Uredbe (EU) br. 347/2013;
 - (b) mjere za podupiranje prekograničnih projekata u području obnovljive energije, uključujući njihovo osmišljavanje, kako je definirano u dijelu IV. Priloga ovoj Uredbi, uz ispunjavanje uvjeta utvrđenih u članku 7. ove Uredbe.
4. U digitalnom su sektoru sljedeće mjere prihvatljive za dodjelu financijske pomoći Unije na temelju ove Uredbe:
- (a) mjere za podupiranje gigabitske povezivosti socioekonomskih pokretača;
 - (b) mjere za podupiranje pružanja vrlo kvalitetne besplatne lokalne bežične povezivosti u lokalnim zajednicama bez diskriminirajućih uvjeta;
 - (c) mjere za uvođenje stalne pokrivenosti 5G sustavima svih glavnih kopnenih prometnih pravaca, uključujući transeuropske prometne mreže;

- (d) mjere za podupiranje uvođenja mrežnih okosnica, uključujući podmorske kabele, u državama članicama i između Unije i trećih zemalja;
- (e) mjere za podupiranje pristupa europskih kućanstava mrežama vrlo velikog kapaciteta;
- (f) mjere za provođenje zahtjeva za infrastrukturu za digitalno povezivanje u vezi s prekograničnim projektima u područjima prometa ili energetike i/ili za potporu operativnih digitalnih platformi izravno povezanih s prometnom ili energetsom infrastrukturom.

Okviran popis prihvatljivih projekata u digitalnom sektoru naveden je u dijelu V. Priloga.

Članak 10. Sinergije

1. Mjere koje pridonose postizanju najmanje jednog cilja najmanje dvaju sektora, kako je propisano u članku 3. stavku 2. točkama (a), (b) i (c), prihvatljive su za dodjelu financijske pomoći Unije na temelju ove Uredbe. Te se mjere provode posebnim međusektorskim programima rada kojima su obuhvaćena najmanje dva sektora, uključujući posebne kriterije za dodjelu, a financiraju se proračunskim doprinosima uključenih sektora.
2. Unutar svakog sektora – prometnog, energetske ili digitalnog – mjere prihvatljive u skladu s člankom 9. ove Uredbe mogu uključivati pomoćne elemente, koji se ne moraju odnositi na prihvatljive mjere kako je propisano u članku 9. stavku 2., 3. odnosno 4., pod uvjetom da ti elementi ispunjavaju sve sljedeće zahtjeve:
 - (a) troškovi pomoćnih elemenata ne premašuju 20 % ukupnih prihvatljivih troškova mjere; i
 - (b) pomoćni se elementi odnose na prometni, energetske ili digitalni sektor; i
 - (c) pomoćni elementi omogućavaju znatno veće koristi mjere za socioekonomske aspekte, klimu ili okoliš.

Članak 11. Prihvatljivi subjekti

1. Osim kriterija iz članka [197.] Financijske uredbe primjenjuju se kriteriji prihvatljivosti iz ovog članka.
2. Sljedeći su subjekti prihvatljivi:
 - (a) pravni subjekti osnovani u državi članici;
 - (b) pravni subjekti osnovani u trećoj zemlji pridruženoj Programu;
 - (c) pravni subjekti osnovani u skladu s pravom Unije i međunarodne organizacije ako je tako predviđeno u programima rada.
3. Fizičke osobe nisu prihvatljive.
4. Pravni subjekti osnovani u trećoj zemlji koja nije pridružena Programu iznimno su prihvatljivi za sudjelovanje ako je to potrebno radi ostvarenja ciljeva određenog projekta od zajedničkog interesa ili prekograničnog projekta u području obnovljive energije.

5. U programima rada iz članka 19. može biti propisano da su prihvatljivi samo prijedlozi koje podnose jedna ili više država članica ili, uz suglasnost predmetnih država članica, međunarodne organizacije, zajednička poduzeća ili privatna ili javna poduzeća.

POGLAVLJE III.

BESPOVRATNA SREDSTVA

Članak 12.

Bespovratna sredstva

Bespovratna sredstva u okviru Programa dodjeljuju se te se njima upravlja u skladu s glavom [VIII.] Financijske uredbe.

Članak 13.

Kriteriji za dodjelu

1. Kriteriji za dodjelu utvrđuju se u programima rada iz članka 19. te u pozivima na podnošenje prijedloga uzimajući u obzir, u mjeri u kojoj je to moguće:
 - (a) učinak na gospodarstvo, društvo i okoliš (koristi i troškovi);
 - (b) aspekte inovativnosti, sigurnosti, interoperabilnosti i dostupnosti;
 - (c) prekograničnu dimenziju;
 - (d) sinergije između prometnog sektora, energetskeg sektora i digitalnog sektora;
 - (e) stupanj razrađenosti mjera u razvoju projekta;
 - (f) pouzdanost predloženog plana provedbe;
 - (g) katalitički učinak financijske pomoći Unije na ulaganja;
 - (h) potrebu za prevladavanjem financijskih prepreka poput nedostatne komercijalne održivosti ili manjka tržišnog financiranja;
 - (i) usklađenost s EU-ovim i nacionalnim planovima u području energetike i klime.
2. U ocjenjivanju prijedloga na temelju kriterija za dodjelu u obzir se uzima, ako je primjenjivo, otpornost na negativne učinke klimatskih primjena putem procjene osjetljivosti na klimatske promjene i rizika, uključujući odgovarajuće mjere za prilagodbu.
3. U ocjenjivanju prijedloga na temelju kriterija za dodjelu osigurava se da su, ako je primjenjivo kako je utvrđeno u programima rada, mjere podržane u okviru Programa koje uključuju tehnologiju za određivanje položaja, navigaciju i mjerenje vremena tehnički kompatibilne s EGNOS-om/Galileom i Copernicusom.
4. U prometnom sektoru u ocjenjivanju prijedloga na temelju kriterija za dodjelu iz stavka 1., ako je primjenjivo, osigurava se da su predložene mjere usklađene s planovima rada za koridor i provedbenim aktima u skladu s člankom 47. Uredbe (EU) br. 1315/2013 te se uzima u obzir mišljenje odgovornog europskog koordinатора u skladu s člankom 45. stavkom 8. te Uredbe.

5. Kad je riječ o mjerama za prekogranične projekte u području obnovljive energije, u kriterijima za dodjelu utvrđenima u programima rada i pozivima na podnošenje prijedloga uzimaju se u obzir uvjeti utvrđeni u članku 7. stavku 4.
6. Kad je riječ o mjerama za projekte digitalne povezivosti od zajedničkog interesa, u kriterijima za dodjelu utvrđenima u programima rada i pozivima na podnošenje prijedloga uzimaju se u obzir uvjeti utvrđeni u članku 8. stavku 3.

*Članak 14.
Stope sufinanciranja*

1. Iznos financijske pomoći Unije za studije ne smije premašivati 50 % ukupnih prihvatljivih troškova. Za studije financirane iznosima prenesenima iz Kohezijskog fonda najviša stopa sufinanciranja je stopa primjenjiva na Kohezijski fond, kako je utvrđeno u stavku 2. točki (b).
2. Za radove u prometnom sektoru primjenjuju se sljedeće najveće stope sufinanciranja:
 - (a) za radove koji se odnose na posebne ciljeve iz članka 3. stavka 2. točke (a) iznos financijske pomoći Unije ne smije premašivati 30 % ukupnih prihvatljivih troškova. Stope sufinanciranja mogu se povećati do najviše 50 % za mjere koje se odnose na prekogranične veze pod uvjetima iz točke (c) ovog stavka, za mjere za podupiranje sustava telematskih aplikacija, za mjere za podupiranje novih tehnologija i inovacija, za mjere za podupiranje poboljšanja sigurnosti infrastrukture u skladu s relevantnim zakonodavstvom EU-a i za mjere u najudaljenijim regijama;
 - (b) kad je riječ o iznosima prenesenima iz Kohezijskog fonda, najviša stopa sufinanciranja je stopa primjenjiva na Kohezijski fond, kako je utvrđeno u Uredbi (EU) XXX [CPR]. Te se stope sufinanciranja mogu povećati do najviše 85 % za mjere koje se odnose na prekogranične veze pod uvjetima iz točke (c) ovog stavka;
 - (c) kad je riječ o mjerama koje se odnose na prekogranične veze, povećanje stopa sufinanciranja propisano u točkama (a) i (b) ovog stavka može se primjenjivati isključivo na one mjere u kojima je u planiranju i provedbi vidljiv posebno visok stupanj integracije za potrebe kriterija za dodjelu iz članka 13. stavka 1. točke (f), osobito osnivanjem poduzeća za potrebe jednog projekta, uspostavom zajedničke upravljačke strukture i bilateralnog pravnog okvira ili donošenjem provedbenog akta u skladu s člankom 47. Uredbe (EU) br. 1315/2013.
3. Za radove u energetsom sektoru primjenjuju se sljedeće najveće stope sufinanciranja:
 - (a) za radove koji se odnose na posebne ciljeve iz članka 3. stavka 2. točke (b) iznos financijske pomoći Unije ne smije premašivati 50 % ukupnih prihvatljivih troškova;
 - (b) stope sufinanciranja mogu se povećati do najviše 75 % za mjere koje pridonose razvoju projekata od zajedničkog interesa koji, na temelju dokaza iz članka 14. stavka 2. Uredbe (EU) br. 347/2013, pružaju visok stupanj sigurnosti opskrbe na regionalnoj razini ili razini Unije, jačaju solidarnost Unije ili sadržavaju vrlo inovativna rješenja.

4. Za radove u digitalnom sektoru primjenjuju se sljedeće najveće stope sufinanciranja: za radove koji se odnose na posebne ciljeve iz članka 3. stavka 2. točke (c) iznos financijske pomoći Unije ne smije premašivati 30 % ukupnih prihvatljivih troškova. Stope sufinanciranja mogu se povećati do 50 % za mjere s izraženom prekograničnom dimenzijom, kao što su stalna pokrivenost 5G sustavima duž glavnih prometnih pravaca ili uvođenje mrežnih okosnica među državama članicama ili između Unije i trećih zemalja, odnosno do 75 % za mjere kojima se uvodi gigabitska povezivost socioekonomskih pokretača. Mjere u području pružanja lokalne bežične povezivosti u lokalnim zajednicama financiraju se financijskom potporom Unije koja obuhvaća do 100 % prihvatljivih troškova, ne dovodeći u pitanje načelo sufinanciranja.
5. Najviša stopa sufinanciranja koja se primjenjuje na mjere odabrane na temelju međusektorskih programa rada iz članka 10. najviša je stopa sufinanciranja koja se primjenjuje na te sektore.

*Članak 15.
Prihvatljivi troškovi*

Osim kriterija iz članka [186.] Financijske uredbe primjenjuju se sljedeći kriteriji prihvatljivosti troškova:

- (a) samo rashodi nastali u državama članicama mogu biti prihvatljivi, osim ako projekt od zajedničkog interesa ili prekogranični projekt u području obnovljive energije uključuje državno područje jedne treće zemlje ili više njih, kako je navedeno u članku 5. ili članku 11. stavku 4. ove Uredbe, ili međunarodne vode, i ako je mjera nužna za postizanje ciljeva projekta o kojem je riječ;
- (b) troškovi opreme, objekata i infrastrukture koje korisnik vodi kao kapitalne rashode mogu biti prihvatljivi u cijelosti;
- (c) rashodi koji se odnose na kupnju zemljišta nisu prihvatljivi troškovi;
- (d) prihvatljivi troškovi ne uključuju porez na dodanu vrijednost (PDV).

*Članak 16.
Kombiniranje bespovratnih sredstava s drugim izvorima financiranja*

1. Bespovratna sredstva mogu se upotrebljavati u kombinaciji s financiranjem Europske investicijske banke, nacionalnih razvojnih banaka ili drugih razvojnih i javnih financijskih institucija te financijskih institucija i ulagača iz privatnog sektora, uključujući javno-privatna partnerstva.
2. Upotreba bespovratnih sredstava iz stavka 1. može se provesti namjenskim pozivima na podnošenje prijedloga.

*Članak 17.
Smanjenje ili prekid dodjele bespovratnih sredstava*

1. Osim razloga navedenih u [članku 131. stavku 4.] Financijske uredbe, iznos bespovratnih sredstava moguće je smanjiti iz sljedećih razloga:
 - (a) provedba mjere nije započela u roku od jedne godine od datuma početka navedenog u sporazumu o bespovratnim sredstvima;

- (b) nakon preispitivanja napretka mjere utvrđeno je da je njezina provedba toliko kasnila da se njezini ciljevi vjerojatno neće postići.
2. Ugovor o bespovratnim sredstvima može se raskinuti na temelju razloga iz stavka 1.

Članak 18.

Kumulativno, dopunsko i kombinirano financiranje

1. Za mjeru za koju je dobiven doprinos u okviru Programa može se dobiti doprinos i iz bilo kojeg drugog programa Unije, uključujući fondove s podijeljenim upravljanjem, pod uvjetom da ti doprinosi ne pokrivaju iste troškove. Pravila svakog programa Unije iz kojeg se daje doprinos primjenjuju se na doprinos koji je mjeri dan iz tog programa. Kumulativno financiranje ne smije prijeći ukupne prihvatljive troškove mjere, a potpora iz različitih programa Unije može se izračunati razmjerno u skladu s dokumentima u kojima su utvrđeni uvjeti za potporu.
2. Mjere koje ispunjavaju sljedeće kumulativne, usporedive uvjete:
- (a) ocijenjene su u okviru poziva na podnošenje prijedloga na temelju Programa;
 - (b) u skladu su s minimalnim zahtjevima kvalitete tog poziva;
 - (c) ne mogu se financirati na temelju tog poziva zbog proračunskih ograničenja;
- mogu primati potporu iz Europskog fonda za regionalni razvoj ili Kohezijskog fonda u skladu s [člankom 67. stavkom 5.] Uredbe (EU) XXX [CPR] pod uvjetom da su te mjere u skladu s ciljevima predmetnog programa. Primjenjuju se pravila Fonda iz kojeg se pruža potpora.

POGLAVLJE IV.

PROGRAMIRANJE, PRAĆENJE, EVALUACIJA I KONTROLA

Članak 19.

Programi rada

1. Program se provodi prema programima rada iz članka 110. Financijske uredbe. U programima rada navodi se, ako je primjenjivo, cjelokupni iznos namijenjen operacijama mješovitog financiranja.
2. Komisija provedbenim aktom donosi programe rada. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. ove Uredbe.

Članak 20.

Praćenje i izvješćivanje

1. Pokazatelji za izvješćivanje o napretku Programa prema ostvarivanju općih i posebnih ciljeva iz članka 3. navedeni su u dijelu I. Priloga.
2. Kako bi se napredak Programa prema ostvarivanju ciljeva djelotvorno ocjenjivao, Komisija se ovlašćuje za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 24. radi izmjene dijela I. Priloga kako bi se pokazatelji preispitali i dopunjavali prema potrebi te radi dopune ove Uredbe odredbama o uspostavljanju okvira za praćenje i evaluaciju.

3. Sustavom za izvješćivanje o uspješnosti osigurava se da se podaci za praćenje provedbe programa i rezultati prikupljaju djelotvorno, učinkovito i pravodobno. U tom se cilju za korisnike sredstava Unije i, prema potrebi, države članice utvrđuju razmjerni zahtjevi za izvješćivanje.

*Članak 21.
Evaluacija*

1. Evaluacije se provode pravodobno kako bi se njihovi rezultati uzeli u obzir u procesu odlučivanja.
2. Privremena evaluacija Programa provodi se nakon što bude dostupno dovoljno informacija o njegovoj provedbi, a najkasnije četiri godine nakon početka provedbe Programa.
3. Na kraju provedbe Programa, a najkasnije četiri godine nakon završetka razdoblja iz članka 1., Komisija provodi završnu evaluaciju Programa.
4. Komisija dostavlja zaključke evaluacija i svoje primjedbe Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija.

*Članak 22.
Odborski postupak*

1. Komisiji pomaže koordinacijski odbor CEF-a. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

*Članak 23.
Delegirani akti*

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 24. ove Uredbe:

- (a) o izmjeni dijela I. Priloga u pogledu pokazatelja i o uspostavi okvira za praćenje i evaluaciju;
- (b) o izmjeni dijela II. Priloga u pogledu okvirnih postotaka proračunskih sredstava dodijeljenih svakom posebnom cilju iz članka 3. točke (a) podtočke i.;
- (c) o izmjeni dijela III. Priloga u pogledu definicije koridora osnovne prometne mreže i prethodno identificiranih dionica te prethodno identificiranih dionica u sveobuhvatnoj mreži;
- (d) o izmjeni dijela IV. Priloga u pogledu identifikacije prekograničnih projekata u području obnovljive energije;
- (e) o izmjeni dijela V. Priloga u pogledu identifikacije projekata digitalne povezivosti od zajedničkog interesa.

*Članak 24.
Postupak delegiranja*

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 23. dodjeljuje se Komisiji s trajanjem do 31. prosinca 2028.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 23. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je navedeno u toj odluci. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 23. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlament ili Vijeća.

Članak 25.

Informiranje, priopćavanje i promidžba

1. Korisnici sredstava Unije priznaju porijeklo i jamče vidljivost financiranja Unije (posebno pri promicanju djelovanja i njihovih rezultata) pružajući usklađene, učinkovite i razmjerne ciljane informacije različitoj publici, uključujući medije i javnost.
2. Komisija provodi aktivnosti obavješćivanja i priopćivanja u pogledu Programa, djelovanja i rezultata. Financijski izvori dodijeljeni Programu također pridonose institucijskom priopćavanju političkih prioriteta Unije ako se odnose na ciljeve navedene u članku 3.

Članak 26.

Zaštita financijskih interesa Unije

Ako treća zemlja sudjeluje u Programu na temelju odluke u skladu s međunarodnim sporazumom ili drugim pravnim instrumentom, treća je zemlja dužna dodijeliti potrebna prava i dati potreban pristup kako bi se odgovorni dužnosnik za ovjeravanje, Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) i Europski revizorski sud ovlastili za sveobuhvatno izvršavanje svojih nadležnosti. U slučaju OLAF-a takva prava uključuju pravo provođenja istraga, uključujući provjere i inspekcije na terenu, propisano u Uredbi (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF).

POGLAVLJE VI.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 27.

Odredbe o stavljanju izvan snage i prijelazne odredbe

1. Uredbe (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014 stavljaju se izvan snage.
2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., ova Uredba ne utječe na nastavak ili izmjenu predmetnih mjera do njihova zaključenja, u skladu s Uredbom (EU) br. 1316/2013, koja se nastavlja primjenjivati na predmetne mjere do njihova zaključenja.
3. Financijskom omotnicom za Program mogu se pokriti i troškovi tehničke i administrativne pomoći potrebne radi osiguravanja prijelaza između Programa i mjera donesenih u skladu s prethodnim programom, odnosno Instrumentom za povezivanje Europe na temelju Uredbe (EU) br. 1316/2013.
4. Odobrena sredstva mogu se prema potrebi unijeti u proračun nakon 2027. za pokrivanje troškova predviđenih u članku 4. stavku 5. ove Uredbe kako bi se omogućilo upravljanje mjerama koje nisu dovršene do 31. prosinca 2027.

Članak 28.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2021.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 1.1. Naslov prijedloga/inicijative
- 1.2. Predmetna područja politike (*klaster programa*)
- 1.3. Vrsta prijedloga/inicijative
- 1.4. Osnova prijedloga/inicijative
- 1.5. Trajanje i financijski učinak
- 1.6. Predviđeni načini upravljanja

2. MJERE UPRAVLJANJA

- 2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja
- 2.2. Sustav upravljanja i kontrole
- 2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak
- 3.2. Procijenjeni učinak na rashode
 - 3.2.1. *Sažetak procijenjenog učinka na rashode*
 - 3.2.2. *Procijenjeni učinak na administrativna odobrena sredstva*
 - 3.2.3. *Doprinos trećih strana*
- 3.3. Procijenjeni učinak na prihode

ZAKONODAVNI FINACIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014.

1.2. Predmetna područja politike (*klaster programa*)

Europska strateška ulaganja

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

- novo djelovanje
- novo djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja⁴²
- produženje postojećeg djelovanja
- spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Osnova prijedloga/inicijative

1.4.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Instrument za povezivanje Europe (CEF), koji je uspostavljen u 2014., podupire ulaganja u transeuropsku mrežu (TEN) u prometnom sektoru, energetsom sektoru i digitalnom sektoru. To je ključni Program koji podupire relevantne prioritete EU-a, konkretno radna mjesta i ulaganja, energetska unija, jedinstveno digitalno tržište, klimatsku politiku, socijalnu komponentu Europe, jedinstveno tržište i trgovinu. CEF se temelji na odgovarajućim sektorskim smjernicama.

Na temelju pozitivnih iskustava u provedbi CEF-a u razdoblju 2014.–2020. Komisija predstavlja nasljednika CEF-a u kontekstu cjelokupnog političkog procesa za pripremu višegodišnjeg financijskog okvira (VFO) 2021.–2027. U opsegu i konceptu novog programa uzimaju se u obzir kretanja političkih prioriteta i opće smjernice za pojednostavnjenje koje su pripremile središnje službe Komisije.

Iako su glavni prioriteti Programa i dalje usmjereni na transeuropske mreže, CEF se nakon 2020. u energetsom sektoru proširuje kako bi obuhvatio prekograničnu suradnju u području obnovljive energije te se u digitalnom sektoru reorganizira kako bi bio komplementaran s novim Programom digitalna Europa. Konkretno:

U prometnom sektoru CEF pridonosi dovršetku obiju razina transeuropske prometne mreže: osnovne mreže TEN-T-a do 2030. i sveobuhvatne mreže TEN-T-a do 2050. CEF podupire i uvođenje europskih sustava upravljanja prometom za sve oblike prometa te olakšava put EU-a prema čistoj i povezanoj mobilnosti. Tamo gdje je potrebno, podržava i prilagodbu mreže TEN-T-a zahtjevima za vojnu mobilnost.

U energetskom sektoru CEF pridonosi dovršetku mreža TEN-E-a putem razvoja projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na daljnju integraciju unutarnjeg

⁴²

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

energetskog tržišta i interoperabilnost prekograničnih i međusektorskih mreža. Nadalje, CEF promiče suradnju država članica u planiranju i uvođenju prekogranične obnovljive energije pridonoseći troškovno učinkovitim ostvarivanju cilja do 2030.

U digitalnom sektoru CEF pridonosi ostvarivanju ciljeva digitalne povezanosti utvrđenih u strategiji za digitalno društvo, otpornosti i kapacitetima digitalnih mreža EU-a, što čini radom u području međunarodne povezanosti, te digitalizaciji energetskih i prometnih mreža kako bi se u ta dva područja omogućile prekogranične usluge.

Kad je riječ o načinu provedbe programa, predlaže se nastavak učinkovitog ostvarivanja ciljeva u okviru izravnog upravljanja koje provodi Komisija. Moguća obnova delegacije Izvršnoj agenciji za inovacije i mreže (INEA)⁴³ ovisit će o rezultatu analize troškova i koristi te povezanih odluka koje treba donijeti. Sve bi se nužne prilagodbe poduzele radi upravljanja novom strukturom kako bi se osiguralo učinkovitost, povećanu fleksibilnost, dosljednost i sinergije, pojednostavnjenje i fokus na izvedbenu uspješnost.

Cilj je da program bude operativan program od samog pokretanja, 2021. Pravodobno pokretanje CEF-a i rana dodjela sredstava EU-a korisnicima zahtijevaju puno priprema tijekom faze pokretanja. Učinkovita koordinacija među izravno uključenim službama preduvjet je za izradu pouzdanog projektnog procesa i pravodobno planiranje programa rada / poziva na podnošenje prijedloga za sve sektore CEF-a, uključujući posebnosti kohezijske omotnice, sinergijskih poziva, mješovitog financiranja ili kombinacija bespovratnih sredstava s financijskim instrumentima koji nisu financijski instrumenti EU-a itd.

- 1.4.2. *Dodana vrijednost angažmana Unije (može proizlaziti iz raznih čimbenika, npr. bolje koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost angažmana Unije” vrijednost je intervencije Unije koja je dodana vrijednosti koju bi države članice inače ostvarile svojim zasebnim djelovanjima.*

Razlozi za djelovanje na europskoj razini (ex ante)

Člankom 171. UFEU-a Unija se ovlašćuje za određivanje projekata od zajedničkog interesa u infrastrukturi TEN-ova pri čemu metode provedbe ostavlja na izbor državama članicama. Istim se člankom Unija ovlašćuje za podupiranje tih projekata od zajedničkog interesa.

Tijekom razdoblja 2014.–2020. CEF je podupirao ulaganja u prometnu, energetska i digitalnu infrastrukturu u skladu s navedenim člancima Ugovora. Međutim, potreba za ulaganjem u TEN-ove nastavlja se i nakon 2020., a razmjeri problema premašuju resurse raspoložive na razini država članica. Projekti transeuropskih mreža su po definiciji na razini EU-a te se mogu učinkovitije rješavati na toj razini, što će dovesti do ukupno veće koristi, brže provedbe i smanjenja troškova zahvaljujući zajedničkom djelovanju država članica. Stoga je djelovanje na razini EU-a u ovom području opravdano.

⁴³

Vidjeti odjeljak 1.6.

Prošireni CEF za razdoblje nakon 2020. osigurat će nužan okvir za nastavak potpore EU-a prometnoj, energetskej i digitalnoj infrastrukturi transeuropske prirode. U svakom je sektoru financijska potpora EU-a nužna iz sljedećih razloga.

Prometni sektor: države članice ne mogu samostalno zadovoljiti znatne potrebe za ulaganjima. Javni proračuni još uvijek prolaze kroz znatnu fiskalnu konsolidaciju, a provedba CEF-a za TEN-T u razdoblju 2014.–2016. pokazuje da je financijska potpora iz država članica i privatnog sektora i dalje ključna, ali nedovoljna za projekte s europskom dimenzijom.

Energetski sektor: iako se načelno većina projekata od zajedničkog interesa može financirati tržišno, potpora je EU-a nezamjenjiva za niz projekata zbog vanjskih učinaka (uključujući inovacije) i količine ulaganja koja premašuje kapacitet sustava da udruženo pokrije troškove.

Obnovljiva energija: cilj potpore EU-a za obnovljivu energiju trenutačno nije olakšavanje zajedničkog razvoja. Koordiniranjem uvođenja obnovljive energije na razini EU-a te pružanjem ciljane potpore EU-a olakšala bi se sektorska integracija i stvorila dodatna ulaganja u tom području. Potencijalna potpora u ovom području samo bi nadoknađivala troškove savladavanja prepreka povezanih s prekograničnom suradnjom država članica i/ili prepreka koje sprečavaju integraciju sektora. Očekuje se da bi se u budućnosti ti projekti u većoj mjeri financirali tržišno.

Digitalni sektor: gospodarstvo i društvo EU-a u velikoj mjeri ovise o uvođenju podatkovne infrastrukture koja može podupirati uvođenje novih tehnologija, usluga i aplikacija. Nedovoljno financiranje i veze koje nedostaju u trenutačnim programima dovode do toga da u infrastrukturi za širokopojasnu povezivost postoje trajne nepokrivene točke, čime se stvaraju prepreku ostvarivanju punog potencijala digitalnog gospodarstva EU-a. Djelovanje je EU-a potrebno kako bi se osigurala transparentna povezivost u cijelom EU-u, što će proizvesti ogromne koristi u različitim gospodarskim sektorima te povećati povezanost kontinenta.

Očekivana dodana vrijednost Unije (*ex post*)

CEF pruža dodanu vrijednost EU-a putem razvoja povezivosti u prometu, energetici i telekomunikacijama pri čemu se usmjerava na projekte s europskom dimenzijom i one koji se ne bi ostvarili bez potpore EU-a. Konkretnije, CEF-ova dodana vrijednost za EU leži u sposobnosti za:

~ usmjeravanje javnog i privatnog financiranja radi ostvarivanja ciljeva politike EU-a;

~ omogućivanje ključnih ulaganja u kojima se troškovi snose na nacionalnoj/lokalnoj razini, a koristi su osjetne na europskoj razini;

~ ubrzavanje prelaska na društvo s niskim razinama emisije i digitalno društvo.

Potpore EU-a iz novog CEF-a fokusira se na mjere koje imaju najvišu dodanu vrijednost EU-a. Konkretno:

U prometnom sektoru ona obuhvaća prekogranične dionice i uska grla u osnovnoj mreži, masivno uvođenje sustava upravljanja prometom i glavne nove prioritete kao što su alternativna goriva, digitalizacija, sigurnost i vojna mobilnost.

U energetskom sektoru ona obuhvaća prekogranično važne projekte infrastrukture za prijenos i skladištenje električne energije, plin, transport CO₂ i pametne mreže na sučeljima između prijenosnih/transportnih i distribucijskih mreža te inteligentnije

prijenosne/transportne mreže. Ona obuhvaća i ciljano prekogranično uvođenje i planiranje obnovljive energije koje uključuje najmanje dvije države članice.

U digitalnom sektoru ona obuhvaća provedbu projekata digitalne povezivosti za koje se očekuje da će imati najveći učinak na jedinstveno digitalno tržište, među ostalim usklađivanjem tih projekata s ciljevima Komunikacije o strategiji za gigabitsko društvo, znatnim prekograničnim učincima, međusektorskim sinergijama te omogućenim digitalnim uslugama. Projekti se prioritetiziraju uzimajući u obzir prednosti za njihovo ostvarivanje na razini EU-a, imajući u vidu s jedne strane da se neki projekti ne bi uopće ostvarili da su bili prepušteni državama članicama i s druge da za druge projekte niz pojedinačnih i nekoordiniranih poteza ne bi postigao isti učinak na jedinstveno digitalno tržište.

1.4.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Nalazi iz evaluacije CEF-a u sredini programskog razdoblja za razdoblje 2014.–2020. i otvoreno javno savjetovanje o budućem CEF-u pokazuju da postoji prostor za nastavak programa nakon 2020.

Glavni zaključci evaluacije CEF-a u sredini programskog razdoblja, koje je Komisija donijela 13. veljače 2018., su:

Općenito, evaluacija je pokazala da se u prvih tri i pol godine provedba programa CEF-a odvija prema planu, iako je još uvijek prerano mjeriti rezultate jer je provedba programa još uvijek u ranoj fazi. Nadalje, okvir uspješnosti u okviru Uredbe ne sadržava definirane i opsežne pokazatelje. Imajući to na umu, evaluacija je pokazala sljedeće rezultate za sektore CEF-a:

da je CEF djelotvoran i ciljani instrument za ulaganja u transeuropsku infrastrukturu (TEN) prometnog, energetske i digitalnog sektora; CEF-om je ostvaren doprinos prioritetima Komisije u pogledu radnih mjesta, rasta i ulaganja, unutarnjeg tržišta, energetske unije i klimatske politike te jedinstvenog digitalnog tržišta;

da je CEF-om u svim državama članicama ostvarena velika europska dodana vrijednost jer se njime financiraju projekti povezivanja s prekograničnom dimenzijom.

Projektima u području energetike pruža se sigurnost opskrbe i ključni su za troškovno učinkovitu dekarbonizaciju gospodarstva. CEF je također ključan u uspostavljanju novih sustava u EU-u u području upravljanja prometom i sigurnosti prometa, električnih vodova i pametnih mreža visokih performansi te uvođenju širokopojasnih i međupovezanih digitalnih usluga.

U telekomunikacijskom sektoru dvojaka usmjerenost CEF-a na digitalne prekogranične usluge od javnog interesa te komunikacijsku i informatičku infrastrukturu pokazao da program ima važan učinak na postizanje ciljeva jedinstvenog digitalnog tržišta EU-a. Međutim, zbog ograničavanja resursa CEF-a za telekomunikacije mogli su se financirati tek prvi koraci prema potpunoj prekograničnoj digitalnoj infrastrukturi u područjima javnog interesa.

Za dovršetak TEN-ova, kako je navedeno u prioritetima politike EU-a, i dalje će biti potrebna ogromna ulaganja, koja djelomično ovise o kontinuiranoj potpori EU-a. Postoji potencijal za privlačenje dodatnih javnih i privatnih ulaganja ako je dodatni proračun EU-a na raspolaganju za rješavanje tržišnih nedostataka.

Kad je riječ o provedbi programa, evaluacijom je pokazano sljedeće:

Izravno upravljanje bespovratnim sredstvima iz CEF-a pokazalo se izrazito djelotvornim, sa snažnim katalogom projekata i konkurentnim postupkom selekcije, usmjerenošću na ciljeve politike EU-a, koordiniranom provedbom i potpunim uključivanjem država članica. Izvršna agencija INEA dokazala se kvalitetnom u financijskom upravljanju CEF-om.

Prvi je put dio proračuna za koheziju izvršen u okviru izravnog upravljanja unutar okvira CEF-a. Tijekom prve polovice programskog razdoblja 100 % omotnice dodijeljeno je gotovo isključivo projektima održivih prometnih sredstava.

CEF i dalje upotrebljava i razvija inovativne financijske instrumente. Međutim, njihova je provedba ograničena zbog novih mogućnosti koje nudi EFSI. Očekuje se da će se CEF-ovi financijski instrumenti iskoristiti u drugoj polovici programa nakon što se osigura komplementarnost s EFSI-jem.

Izrazito pozitivno prvo iskustvo spajanja bespovratnih sredstava s financijskim instrumentima provedeno je u 2017. u prometnom sektoru, te je tom prilikom omogućeno iskorištavanje bespovratnih sredstava kako bi se putem poluge maksimalno potaknula privatna i javna sredstva.

CEF-om se usto ispitala mogućnost međusektorskih sinergija, ali je CEF bio ograničen trenutnim pravnim i proračunskim okvirom. Smjernice iz sektorske politike i instrument CEF-a trebali bi biti fleksibilniji kako bi se njima olakšale sinergije i kako bi bolje odgovarali na nova tehnološka kretanja i prioritete.

U razdoblju 2021.–2027. CEF će se dodatno uskladiti s trenutačnim političkim prioritetima Komisije, osobito s digitalizacijom i dekarbonizacijom. To će pridonijeti boljim rezultatima provedbe CEF-a jer se mogu pojaviti nova područja za sinergiju.

Komisija predlaže da se provedba CEF-a nastavi nakon 2020. s izravnim upravljanjem, kao u razdoblju 2014.–2020. Međutim, trebat će uvesti neka poboljšanja. Ne samo što je potrebno imati dobro definirane pokazatelje i primijeniti druge preporuke iz evaluacije u sredini programskog razdoblja, bit će nužno uvesti prilagodbe u cilju pojednostavnjenja i učinkovitosti, u skladu s Komisijinim smjernicama za pojednostavnjenje.

Dodatna mjesta za poboljšanje odnose se na smanjenje administrativnih zahtjeva za male iznose bespovratnih sredstava, inovativne oblike potpore, tehničku pomoć u pripremi projekata, dokazivanje održivosti / prilagodbi na promjenu klime nekih vrsti projekata i sinergije. Radit će se i na trenutačnom manjku fleksibilnosti u pogledu prioriteta i područja intervencije, na primjer kako bi se prilagodilo novim prioritetima politike ili uzeo u obzir tehnološki razvoj.

1.4.4. Usklađenost i moguća sinergija s ostalim odgovarajućim instrumentima

Kohezijski fond (KF) / EFRR	<ul style="list-style-type: none">• Bolje razgraničavanje ciljeva KF-a/EFRR-a i CEF-a u prometnom sektoru⁴⁴: fokus CEF-a je na prekogranično važnoj infrastrukturi TEN-ta (među ostalim provedbom omotnice za promet Kohezijskog fonda), a ESIF-a na potrebama urbane, lokalne i regionalne mobilnosti.• Bolja koordinacija i racionalizacija ciljeva politike i intervencija putem <i>ex ante</i> uvjeta primjenjivih na ulaganja u prometnom sektoru
-----------------------------	--

⁴⁴

Ovisno o konačnim odlukama o opsegu i proračunu svakog programa.

	<p>na temelju podijeljenog upravljanja (kako bi se osigurala potpuna usklađenost s TEN-T-om).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kad je riječ o energetsom sektoru, jasno razgraničavanje osigurava fokus CEF-a na TEN-E (uključujući pametne mreže na sučeljima među prijenosnim/transportnim sustavima i sučeljima prijenosnih/transportnih i distribucijskih sustava) i KF-a/EFRR-a na nacionalni/regionalni prijenos/transport, distribuciju te pametne mreže i skladištenje na distribucijskoj razini. Sve veća važnost ulaganja na lokalnoj i regionalnoj razini u decentraliziranim energetske sustavima ukazuje na trajnu, pa i povećanu, važnost financiranja energetske sektora iz KF-a/EFRR-a. • KF/EFRR i CEF su usklađeni u pružanju dosljedne i komplementarne potpore strateškim ciljevima EU-a u području povezivosti u digitalnom sektoru. Kad je riječ o jednom cilju za koji se očekuje da će ga poduprijeti i KF/EFRR i CEF, od CEF-a se očekuje da obuhvati područja tržišnih nedostataka u kojima se projekti mogu provoditi s manjim bespovratnim sredstvima, čime će se KF-u/EFRR-u omogućiti rješavanje druge i ozbiljnije tržišne nedostatka za koje su potrebni viši iznosi i veći intenzitet bespovratnih sredstava. • Bolja usklađenost pravila u pogledu prijave, provedbe i praćenja.
InvestEU	<ul style="list-style-type: none"> • Nema financijskih instrumenata u CEF-u. • Fokus potpore bespovratnim sredstvima na projekte koji se ne mogu poduprijeti financijskim instrumentima ili • Upotreba bespovratnih sredstava za mješovito financiranje u kombinaciji s InvestEU-om (ili drugim privatnim financiranjem).
Digitalna Europa	<ul style="list-style-type: none"> • Prema trenutačnoj definiciji Digitalna Europa obuhvaćat će buduće aktivnosti u području dijela trenutačnog CEF-a koji se odnosi na infrastrukture digitalnih usluga. • Usluge razvijene u okviru Digitalne Europe pružat će se na infrastrukturi za povezivost osiguranoj putem CEF-a za razdoblje 2021.–2027. • Kibersigurnost razvijena u okviru Digitalne Europe upotrebljavat će se i za zaštitu kritičnih infrastruktura poduprtih CEF-om za razdoblje 2021.–2027.
Obzor Europa	<ul style="list-style-type: none"> • Kao i u tekućem razdoblju uvođenje inovativnih rješenja podržavat će se istraživačkim programom EU-a Obzor Europa, ali uvođenje inovativnih rješenja podržavat će se novim CEF-om ovisno o području (na primjer kad je riječ o alternativnim gorivima ili sustavima za upravljanje prometom). Ne postoji rizik od preklapanja jer se mjere Obzora Europa i CEF-a primjenjuju u inherentno različitim fazama tržišne razrađenosti.

1.5. Trajanje i financijski učinak

Ograničeno trajanje

- Na snazi od 01/01/2021 do 31/12/2027
- Financijski učinak od 2021. do 2027. za odobrena sredstva za preuzete obveze i od 2021. do 2033. za odobrena sredstva za plaćanje.

Neograničenog trajanje

- Provedba s početnim razdobljem od GGGG do GGGG,

nakon čega slijedi redovna provedba.

1.6. Predviđeni načini upravljanja⁴⁵

Izravno upravljanje koje provodi Komisija

- putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije;
- putem izvršnih agencija

Podijeljeno upravljanje s državama članicama

Neizravno upravljanje povjerenjem zadaća izvršenja proračuna:

- trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile;
- međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti);
- EIB-u i Europskom investicijskom fondu;
- tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe;
- tijelima javnog prava;
- tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge u mjeri u kojoj daju odgovarajuća financijska jamstva;
- tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i koja daju odgovarajuća financijska jamstva;
- osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je označeno više načina upravljanja, pojedinosti navesti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

Program se provodi u okviru izravnog upravljanja u skladu s Financijskom uredbom. Moguće je razmotriti neizravno upravljanje za infrastrukturu za digitalno povezivanje, posebno kad je namijenjena socioekonomskim pokretačima. Za potrebe trenutnog zakonodavnog financijskog izvještaja za potrebe predviđanja iz najveće predostrožnosti pretpostavlja se da je riječ o izravnom upravljanju.

⁴⁵

Informacije o načinima upravljanja i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Ovisno o zaključcima buduće analize troškova i koristi te primjenom istog pristupa kao u razdoblju 2014.–2020., glavina proračuna mogla bi se provesti u obliku delegiranja izvršnoj agenciji⁴⁶. U tom slučaju službe Komisije upravljale bi izravno samo mjerama za potporu programa.

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

U usporedbi s CEF-om 2014.–2020. primjenjivat će se jednostavniji ali pouzdaniji okvir uspješnosti za praćenje ciljeva Programa i njegova doprinosa ciljevima politike EU-a. Izradit će se pokazatelji za praćenje provedbe i napretka Programa.

Program će proći kroz evaluaciju u sredini programskog razdoblja i *ex post* evaluaciju kako bi se ocijenilo njegovu učinkovitost, djelotvornost, relevantnost, usklađenost i dodanu vrijednost.

Kad je riječ o mjerama, sustavom za izvješćivanje o izvedbenoj uspješnosti osigurat će se da se podaci za praćenje provedbe programa i njegovih rezultata prikupljaju učinkovito, djelotvorno i pravodobno. U tom će se cilju za korisnike sredstava Unije i, prema potrebi, države članice utvrditi razmjerni zahtjevi za izvješćivanje.

Kako bi se bolje pratilo ostvarivanje ciljeva Programa, objavljivat će se redovita operativna izvješća o upravljanju projektima i financijskom izvršenju.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Program će se provoditi u okviru izravnog upravljanja. Program bi se mogao delegirati izvršnoj agenciji, ovisno o rezultatu analize troškova i koristi te povezanih odluka koje treba donijeti. Nekim mjerama za potporu programa bi u tom slučaju službe Komisije upravljale izravno.

Postojeća izvršna agencija, INEA, raspolaže potrebnim strukturama i procesima kako bi se brinula za kontinuirano upravljanje CEF-om. Agencija je stvorena radi upravljanja projektima TEN-T-a na temelju financijskih perspektiva iz razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013 te na temelju CEF-a za razdoblje 2014.–2020.

Kako se utvrdilo u evaluaciji u sredini programskog razdoblja CEF-a za razdoblje 2014.–2020., izravno upravljanje bespovratnim sredstvima iz CEF-a na temelju INEA-inih trenutačnih ovlasti pokazalo se učinkovito, s robusnim projektnim procesom i konkurentnim postupkom selekcije, s fokusom na ciljeve politike EU-a, s koordiniranom provedbom i s potpunim uključivanjem država članica. INEA se dokazala kvalitetnom i u proračunskom i u financijskom upravljanju CEF-om.

Moguće je razmotriti neizravno upravljanje za infrastrukturu za digitalno povezivanje, posebno kad je namijenjena socioekonomskim pokretačima.

⁴⁶ Program bi se mogao (djelomično) delegirati izvršnoj agenciji, ovisno o rezultatu analize troškova i koristi te povezanih odluka koje treba donijeti; u skladu s tim prilagodit će se povezana odobrena sredstva za administraciju za provedbu programa u Komisiji i izvršnoj agenciji.

Program će se prvenstveno provoditi bespovratnim sredstvima. Strategija kontrole organizirat će se u skladu s tim te će biti usmjerena na tri ključne faze provedbe bespovratnih sredstava, u skladu s Financijskom uredbom:

organizacija poziva i odabir prijedloga koji odgovaraju političkim ciljevima programa,

operativne kontrole, praćenje i *ex ante* kontrole koje obuhvaćaju provedbu projekta, javnu nabavu, prefinansiranje, međuplaćanja i završna plaćanja, upravljanje jamstvima,

ex post kontrole projekata i plaćanja.

Očekuje se da će ta strategija kontrole ostvarivati rezultate u skladu s mjerilima iz provedbe prethodnog programa⁴⁷.

~100 % izvršenja preuzetih obveza i odobrenih sredstava za plaćanje,

~100 % korisnika obaviještenih na vrijeme,

više od 95 % bespovratnih sredstava potpisanih na vrijeme,

~100 % plaćanja izvršenih na vrijeme.

Stopa preostalih pogrešaka (RER) je ispod praga značajnosti od 2 %.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i sustavima unutarnje kontrole uspostavljenima radi smanjivanja tih rizika*

Utvrđeni rizici općenito su i dalje jednaki onima utvrđenima za prethodni program:

priprema ključnih prioriteta (koridori, projekti od zajedničkog interesa) sporija od plana zbog nedovoljne prihvaćenosti na tržištu ili kvalitete predloženih projekata,

kašnjenja u provedbi projekata,

moguće pogreške ili loše upravljanje sredstvima EU-a,

promjenjivi tržišni uvjeti, osobito ako dođe do smanjenja potražnje za infrastrukturu, kao što se dogodilo tijekom zadnje financijske krize.

U tom se pogledu očekuje da će nova inicijativa za vojnu mobilnost biti izložena istim rizicima kao i drugi projekti u području prometa.

U digitalnom sektoru CEF će financirati nove tipove projekata za digitalnu infrastrukturu – na primjer 5G koridori, podmorski kabeli – kakvi dosad nisu bili obuhvaćeni CEF-om i koji uvode nove tipove dionika – na primjer socioekonomske pokretače (SED-ovi) kao što su škole, bolnice itd. Zbog toga će CEF u digitalnom sektoru uključivati mjere potpore usmjerene na intenzivno sudjelovanje dionika i razvoj projekata (uključujući, na primjer, pružanje tehničke pomoći). Uz to, mjere za uvođenje 5G koridora odnose se na nove tehnologije koje ovise o tržišnim kretanjima u smjeru prihvaćanja industrijskih standarda i dostupnosti novih tehnologija za uvođenje potrebnog hardvera i softvera. Stoga tržišni uvjeti mogu utjecati na vremenski okvir za provedbu posebnih mjera.

Za te će se rizike trebati pobrinuti tako što će se posvetiti pozornost projektnom procesu, fokusirati na projekte kojima se pridonosi ciljevima politike, osigurati

⁴⁷

Na temelju informacija objavljenih u INEA-inu izvješću o radu za 2017.

sustavnu uključenost svih aktera i zadržati primjerenu proračunsku fleksibilnost. Skup *ex ante* i *ex post* kontrola bit će prilagođen razini pretpostavljenih rizika.

U tu će se svrhu te kontrole podupirati godišnjom procjenom rizika od odozdo prema gore, sustavnim ocjenjivanjem kontrolnog okvira, primjerenim izvješćivanjem o odstupanjima (registar iznimki i nesukladnosti) te korektivnim mjerama poduzetima s obzirom na preporuke službe za unutarnju reviziju, Europskog revizorskog suda ili tijela nadležnog za davanje razrješnice.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

Pod pretpostavkom da bi novim CEF-om upravljala Komisija troškovi kontrola bili bi veći od troškova upravljačkog aranžmana trenutnog CEF-a te bi bili u rasponu od 1 % do 3 % odobrenih sredstava za plaćanje.

Troškovi i koristi kontrola

Troškovi kontrola trenutnog CEF-a podijeljeni su na troškove nadzora na razini Komisije i troškove operativnih kontrola na razini provedbenih tijela. Troškovi kontrola povezanih financijskih instrumenata, koji neće biti dio novog CEF-a, razmatrani su odvojeno.

Troškovi kontrola na razini Komisije, u tri glavne uprave koje sudjeluju u njima, procjenjuje su⁴⁸ na oko 0,1 % operativnih odobrenih sredstava za plaćanje na razini programa.

Cilj je tih kontrola da matična glavna uprava neometano i djelotvorno nadzire Agenciju te da se osigura potrebnu razinu sigurnosti na razini Komisije.

U trajnom opsegu trebalo bi očekivati da povećanje troška kontrole na razini Komisije predstavlja odražava proširene zahtjeve u pogledu nadzora nad izvršnim agencijama te dodatan rad povezan s pružanjem sigurnosti u pogledu novih sastavnih dijelova programa, kao što je vojna mobilnost.

Gledajući prijašnje podatke, INEA je dosad bila stabilno kontrolno okruženje u kojem su troškovi kontrole oko 0,95 % operativnih plaćanja za 2015. odnosno 2016. U godišnjem izvješću o radu za 2017. INEA je procijenila da su 2017. troškovi kontrola za CEF (uključujući naslijeđene mjere i aktivnosti) bili 20 milijuna EUR ili 1,25 % ukupnih operativnih plaćanja (1 602,2 milijuna EUR).

Uzimajući u obzir da je novi CEF, promatrano po veličini i tipovima projekata, nastavak trenutnog CEF-a, očekuje se da će, dok se ne dobije očekivana procjena troškova i koristi, troškovi kontrola na razini subjekta uglavnom ostati unutar tog raspona, iako je logično da će zbog izgradnje kapaciteta potrebnih za pokretanje dopuna programa nastati povećani troškovi kontrole.

Prednosti su kontrole sljedeći:

- izbjegavanje odabira slabijih ili neodgovarajućih prijedloga,
- optimiranje planiranja i korištenja sredstava EU-a kako bi se sačuvala dodana vrijednost EU-a,

⁴⁸

Ta procjena ne uključuje strateške i političke aspekte povezane s programom ni nadzor nad delegiranim instrumentima CEF-a.

- osiguravanje kvalitete sporazumâ o dodjeli bespovratnih sredstava, izbjegavanje pogrešaka u identifikaciji pravnih subjekata, osiguravanje ispravnog izračunavanja doprinosa EU-a i uzimanje potrebnih jamstava za pravilnu provedbu bespovratnih sredstava,
- otkrivanje neprihvatljivih troškova u fazi plaćanja,
- otkrivanje pogrešaka koje utječu na zakonitost i pravilnost operacija u fazi revizije.

Razmotrit će se mogućnost uvođenja jednostavnijih opcija u pogledu cijene, ali to će ovisiti o pozitivnoj ocjeni troškova i koristi s obzirom na učinak tih opcija na stopu pogreške, troškove kontrola te djelotvornost i učinkovitost kontrola.

Procijenjena stopa pogreške

Prva godina revizije CEF-a bila je 2017. U ovoj su fazi dostupni ograničeni rezultati revizije za CEF u području prometa i energetike. Procijenjena stopa preostalih pogrešaka za sve sektore CEF-a utvrđena je u rasponu od 1 % do 2 %. Ta procjena vrijedi i za CEF 2.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.

Glavne uprave Komisije odgovorne za mjere koja se financiraju na temelju ove Uredbe posvećene su zaštiti financijskih interesa Unije u skladu sa Strategijom Komisije za borbu protiv prijevara (COM(2011) 376 od 24. lipnja 2011.) i njezinom skorom revizijom. Mjere za borbu protiv prijevara obuhvaćaju prvenstveno preventivne mjere protiv prijevara, korupcije i svih drugih nezakonitih aktivnosti, djelotvorne provjere, povrat neopravdano isplaćenih iznosa i, ako su otkrivene nepravilnosti, djelotvorne, razmjerne i odvraćajuće kazne, u skladu s Uredbom Vijeća (EZ, Euratom) br. 2988/95, Uredbom Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 i Uredbom (EZ) br. 1073/1999 Europskog parlamenta i Vijeća.

GU CNECT, GU MOVE, GU ENER i izvršna agencija INEA ažurirali su (MOVE: studeni 2017., ENER: prosinac 2017.), ili će ažurirati (DG CNECT, INEA) do kraja 2019., svoje strategije za borbu protiv prijevara i povezane akcijske planove na razini glavnih uprava koji obuhvaćaju cijeli ciklus rashoda, uzimajući u obzir razmjernost te troškove i koristi mjera koje treba provoditi, na temelju čega je moguće provesti procjenu rizika Programa.

Službe Komisije osigurat će da se njihov pristup upravljanju rizicima od prijave upotrebljava za prepoznavanje područja visokog rizika, uzimajući u obzir sektorsku analizu troškova i koristi te OLAF-ov rad na sprečavanju prijave i analizi rizika.

Administrativno praćenje ugovora, bespovratnih sredstava i povezanih plaćanja u nadležnosti su INEA-e. Strategija za borbu protiv prijave ažurira se svake dvije godine, a posljednji je put ažurirana krajem 2016. Agencija razvija svoje mjere za borbu protiv prijave, uključujući strategiju za *ex post* revizije radi ocjenjivanja zakonitosti i pravilnosti osnovnih transakcija i radi povrata nepropisno isplaćenih iznosa. Europski revizorski sud svake godine provodi reviziju INEA-e u pogledu istinitosti i vjerodostojnosti prikaza financijskih izvještaja i zakonitosti i pravilnosti osnovnih transakcija (prihodi i rashodi) te Agencija svake godine prolazi kroz postupak davanja razrješnice Europskog parlamenta i Vijeća EU-a.

Ugovori o dodjeli bespovratnih sredstava i javnoj nabavi koje sklapa provedbena glavna uprava ili INEA temeljit će se na standardnim modelima, u kojima će biti utvrđene opće primjenjive mjere za suzbijanje prijevара, uključujući ovlast za provođenje prethodno spomenutih revizija, provjera i inspekcija na terenu. Komisija, njezini predstavnici i Europski revizorski sud bit će ovlaštени za provođenje revizija, na temelju dokumenata i na licu mjesta, svih korisnika bespovratnih sredstava, izvođača i podizvođača koji su primili sredstva Unije.

Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) ovlašten je provoditi provjere i inspekcije na terenu gospodarskih subjekata na koje se to financiranje izravno ili neizravno odnosi u skladu s postupcima utvrđenima u Uredbi (Euratom, EZ) br. 2185/96 s ciljem kako bi se utvrdilo je li došlo do prijevara, korupcije ili nekih drugih nezakonitih aktivnosti koje utječu na financijske interese Europske unije u vezi sa sporazumom ili odlukom o dodjeli bespovratnih sredstava ili ugovorom o Unijinom financiranju. Ured europskog javnog tužitelja (EPPO) može provoditi istrage i kazneni progon za prijevara i druga kaznena djela kojima se šteti financijskim interesima Unije, kako je propisano u Direktivi (EU) 2017/1371 Europskog parlamenta i Vijeća.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslov višegodišnjeg financijskog okvira i predložene nove proračunske linije rashoda

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Tip rashoda	Doprinos			
			zemalja EFTA-e ⁵⁰	zemalja kandidatkinja ⁵¹	trećih zemalja	u smislu članka [21. stavka 2. točke (b)] Financijske uredbe
	1 – Jedinstveno tržište, inovacije i digitalno gospodarstvo 2 – Kohezija i vrijednosti 5 – Sigurnost i obrana	Dif./nedif. 49				
	02 03 01 Instrument za povezivanje Europe (CEF) – posebni cilj u prometnom sektoru 05 03 Doprinos Kohezijskog fonda CEF-u – posebni cilj u prometnom sektoru 13 03 Posebni cilj vojna mobilnost u okviru CEF-a u prometnom sektoru 02 03 02 CEF – Posebni cilj u energetsom sektoru 02 03 03 CEF – Posebni cilj u digitalnom sektoru Administrativna potpora CEF-u	Dif. Dif. Dif. Dif. Dif. Nedif.	DA	NE	DA	NE

⁴⁹ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; Nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁵⁰ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁵¹ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni učinak na rashode

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na rashode

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	1., 2., 5.	1 – Jedinstveno tržište, inovacije i digitalno gospodarstvo 2 – Kohezija i vrijednosti 5 – Sigurnost i obrana
---	-------------------	---

			2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	Nakon 2027.	UKUPNO
02 03 01 Instrument za povezivanje Europe – prometni sektor	Obveze	(1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892		12 776,473
	Plaćanja	(2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855	12 776,473
05 03 Doprinos Kohezijskog fonda Instrumentu za povezivanje Europe – prometni sektor	Obveze	(1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588		11 243,118
	Plaćanja	(2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181	11 243,118
13 03 Instrument za povezivanje Europe – prometni sektor – vojna mobilnost	Obveze	(1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086		6 487,362
	Plaćanja	(2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2 717,857	6 487,362
02 03 02 Instrument za povezivanje Europe – energetski sektor	Obveze	(1)	1 158,000	1 180,900	1 204,798	1 229,694	1 254,588	1 279,480	1 307,200		8 614,659
	Plaćanja	(2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5 149,194	8 614,659
02 03 03 Instrument za povezivanje Europe – digitalni sektor	Obveze	(1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765		2 939,039
	Plaćanja	(2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1 569,136	2 939,039
Administrativna potpora CEF-u ⁵²	Preuzete	(3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307		206,673

⁵² Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

	obveze = plaćanja										
UKUPNA odobrena sredstva za omotnicu programa	Obveze	=1+3	5 605,457	5 741,281	5 884,717	6 029,923	6 180,949	6 332,159	6 491,007		42 265,493
	Plaćanja	=2+3	558,111	2 276,241	2 761,743	3 125,509	3 410,205	3 667,185	3 817,276	22 649,223	42 265,493

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7.	„Administrativni rashodi”
---	-----------	---------------------------

U ovaj se dio unose „administrativni proračunski podaci”, koji se najprije unose u prilog zakonodavnom financijskom izvještaju, koji se učitava u sustav DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	<i>Nakon 2027.</i>	UKUPNO
Ljudski resursi		22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190		140,877
Ostali administrativni rashodi		8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695		69,811
UKUPNO odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886		210,688

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	<i>Nakon 2027.</i>	UKUPNO
UKUPNO odobrena sredstva iz svih NASLOVA višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	5 636,546	5 773,480	5 916,623	6 060,475	6 210,029	6 360,136	6 518,893		42 476,181
	Plaćanja	589,200	2 308,440	2 793,649	3 156,061	3 439,285	3 695,162	3 845,162	22 649,223	42 476,181

3.2.2. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Godine	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Naslov 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	140,877
Ostali administrativni rashodi	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	69,811
Međuzbroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886	210,688

Izvan NASLOVA 7. ⁵³ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali rashodi administrativne prirode	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673
Međuzbroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673

UKUPNO	58,889	60,555	60,829	60,053	59,171	58,670	59,193	417,361
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, bilo kojim dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

⁵³

Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje. Uključuje iznose potrebne za upravljanje nepodmirenim obvezama („naslijeđenim obvezama”) programa iz razdoblja 2014.–2020. kojima trenutačno upravlja izvršna agencija

3.2.2.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

Godine	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)								
(Sjedište i predstavništva Komisije)	93	90	83	75	71	67	88	
Delegacije								
Istraživanje								
• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) – UO, LO, UNS, UsO i MSD ⁵⁴								
Naslov 7.								
Financirano iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	– u sjedištima	122	128	133	126	122	116	85
	– u delegacijama							
Financirano iz omotnice programa ⁵⁵	– u sjedištima							
	– u delegacijama							
Istraživanje								
Ostalo (navesti)								
UKUPNO	215	218	216	201	193	183	173	

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojem je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada politika i strategija • Potpora regionalnim i tematskim forumima za identifikaciju projekata od zajedničkog interesa • Koordinacija i veza sa svim dionicima (državama članicama, trećim zemljama, drugim glavnim upravama i institucijama EU-a, tematskim i regionalnim forumima itd.) • Izrada godišnjeg programa rada • Postupak odabira • Upravljanje godišnjim pozivima na podnošenje prijedloga i odabirom projekata za financijsku potporu EU-a • Operativno i financijsko upravljanje projektima • Evaluacije
Vanjsko osoblje	<ul style="list-style-type: none"> • Potpora regionalnim i tematskim forumima za identifikaciju projekata od zajedničkog interesa • Potpora postupku odabira • Potpora upravljanju godišnjim pozivima na podnošenje prijedloga i odabirom projekata za financijsku potporu EU-a • Potpora financijskom upravljanju i upravljanju projektima • Potpora organizaciji evaluacije

⁵⁴ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁵⁵ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.3. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- x predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Godine	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

- x Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
 - na vlastita sredstva
 - na ostale prihodenavesti ako su prihodi dodijeljeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska linija prihoda:	Učinak prijedloga/inicijative ⁵⁶						
	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.
Članak							

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

[...]

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

[...]

⁵⁶

Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer), navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi umanjani za 20 % na ime troškova naplate.



Bruxelles, 6.6.2018.
COM(2018) 438 final

ANNEX

PRILOG

Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća

**o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage
uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014**

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

PRILOG

DIO I. POKAZATELJI

Program će se pomno pratiti na temelju skupa pokazatelja koji će služiti kao mjerilo ostvarivanja općih i posebnih ciljeva Programa uz nastojanje da se administrativno opterećenje i troškovi svedu na najmanju moguću mjeru. U tu će se svrhu prikupljati podaci o sljedećim ključnim pokazateljima:

Sektori	Posebni ciljevi	Pokazatelji
Prometni sektor	učinkovite i međusobno povezane mreže te infrastruktura za pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost	broj prekograničnih veza i veza koje nedostaju obuhvaćenih potporom CEF-a, uključujući mjere koje se odnose na gradske čvorove, morske luke, riječne luke i željezničko-cestovne terminale osnovne mreže TEN-T-a
		broj mjera podržanih iz CEF-a koje pridonose digitalizaciji prometa
		broj mjesta opskrbe alternativnim gorivom koja su izgrađena ili modernizirana uz potporu CEF-a
		broj mjera podržanih iz CEF-a koje pridonose sigurnosti prometa
	prilagodba zahtjevima za vojnu mobilnost	broj komponenata prometne infrastrukture koje su prilagođene zahtjevima za vojnu mobilnost
Energetski sektor	doprinos međusobnom povezivanju i integraciji tržišta	broj mjera CEF-a koje pridonose projektima međusobnog povezivanja mreža država članica i uklanjanju unutarnjih ograničenja
	sigurnost opskrbe energijom	broj mjera CEF-a koje pridonose projektima kojima se osigurava otpornost plinske mreže
		broj mjera CEF-a koje pridonose unapređivanju i digitalizaciji mreža i povećanju kapaciteta za skladištenje energije
	održiv razvoj omogućavanjem dekarbonizacije	broj mjera CEF-a koje pridonose projektima povećanja udjela obnovljive energije u energetske sustavima
		broj mjera CEF-a koje pridonose prekograničnoj suradnji u području obnovljivih izvora energije
Digitalni	doprinos uvođenju	novi priključci na mreže vrlo velikog

sektor	infrastrukture za digitalno povezivanje širom Europske unije	kapaciteta za socioekonomske pokretače i priključci na visokokvalitetne bežične mreže za lokalne zajednice
		broj mjera CEF-a koje omogućavaju 5G povezivost duž prometnih pravaca
		broj mjera CEF-a koje omogućavaju nove priključke na mreže vrlo velikog kapaciteta za kućanstva
		broj mjera CEF-a koje pridonose digitalizaciji energetske i prometnog sektora

DIO II. OKVIRNI POSTOCI ZA PROMETNI SEKTOR

Proračunska sredstva iz članka 4. stavka 2. točke (a) podtočaka i. i ii. raspoređuju se kako slijedi:

- 60 % za mjere iz članka 9. stavka 2. točke (a): „mjere koje se odnose na učinkovite i međusobno povezane mreže”,
- 40 % za mjere iz članka 9. stavka 2. točke (b): „mjere koje se odnose na pametnu, održivu, uključivu i sigurnu mobilnost”.

Za mjere iz članka 9. stavka 2. točke (a) 75 % proračunskih sredstava trebalo bi rasporediti za mjere za koridore osnovne mreže, 10 % za mjere za osnovnu mrežu izvan koridora osnovne mreže, a 15 % za mjere za sveobuhvatnu mrežu.

DIO III. KORIDORI OSNOVNE PROMETNE MREŽE I PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE; PRETHODNO IDENTIFICIRANE DIONICE U SVEOBUHVAATNOJ MREŽI

1. Koridori osnovne mreže i prethodno identificirane dionice

koridor osnovne mreže „Atlantski koridor”			
trasiranje	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León– Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisabon – Madrid – Valladolid Lisabon – Aveiro – Leixões/Porto – Douro river Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Pariz – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg Saint Nazaire – Nantes – Tours		
prethodno	prekogranične	Evora – Merida	željeznica

identificirane dionice		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
		Douro river (Via Navegável do Douro)	unutarnji plovni putovi

koridor osnovne mreže „Baltičko – jadranski koridor”			
trasiranje	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślasków Gdańsk – Warszawa – Katowice Katowice – Ostrava – Brno – Beč Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Žilina – Bratislava – Beč Beč – Graz – Villach – Udine – Trst Udine – Venecija – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Kopar/Trst		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	Katowice – Ostrava Katowice – Žilina Opole – Ostrava Bratislava – Beč Graz – Maribor Trst – Divača	željeznica
		Katowice – Žilina Brno – Beč	cesta
	veza koje nedostaje	Gloggnitz – Mürzzuschlag: osnovni tunel Semmering Graz – Klagenfurt: željeznička pruga i tunel Koralm Kopar – Divača	željeznica

koridor osnovne mreže „Mediterranski koridor”	
trasiranje	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia

	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon - Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venecija – Ravenna/Trst/Kopar – Ljubljana – Budimpešta Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – granica s Ukrajinom		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	Lyon – Torino: osnovni tunel i pristupni putovi	željeznica
		Nica – Ventimiglia	
		Trst – Divača	
		Ljubljana – Zagreb	
		Zagreb – Budimpešta	
		Budimpešta – Miskolc – granica s Ukrajinom	
	veza koje nedostaje	Lendava - Letenye	cesta
		Vásárosnamény – granica s Ukrajinom	
veza koje nedostaje	Perpignan – Montpellier	željeznica	
	Kopar – Divača		
	Rijeka – Zagreb		
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venecija – Ravenna/Trst	unutarnji plovni putovi	

koridor osnovne mreže „Koridor Sjeverno more – Baltik”	
trasiranje	Luleå – Helsinki – Tallinn - Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Varšava granica s Bjelarusom – Varšava – Łódź – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg

	Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover – Köln – Antwerpen			
prethodno identificirane dionice	prekogranične	Tallinn – Riga – Kaunas – Varšava: baltička željeznica, nova potpuno interoperabilna pruga s profilom u skladu s UIC-om	željeznica	
		Świnoujście/Szczecin – Berlin	željeznica / unutarnji plovni putovi	
		koridor Via Baltica EE – LV – LT – PL	cesta	
	veza koje nedostaje	Kaunas – Vilnius		željeznica
		Varšava/Idzikowice – Poznań/Wrocław, uključujući veze s planiranim središnjim prometnim čvorištem		
		Kielski kanal	unutarnji plovni putovi	
		Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; zapadnonjemački kanali		
Rajna, Waal				
Sjevernomorski kanal, IJssel, Twentekanaal				

koridor osnovne mreže „Sjeverno more – Sredozemlje”	
trasiranje	Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham Birmingham – Felixstowe/London/Southampton London – Lille – Brusel/Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

	Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Pariz		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	željeznica
		Terneuzen - Gent	unutarnji plovni putovi
		Seine – mreža Escaut i pripadajuća porječja rijeka Seine, Escaut i Meuse	
		koridor Rajna – Scheldt	
	veza koje nedostaje	Albertkanaal/ kanal Bocholt-Herentals	unutarnji plovni putovi
	Dunkerque – Lille		

koridor osnovne mreže „Bliski istok – Istočni Mediteran”			
trasiranje	<p>Hamburg – Berlin</p> <p>Rostock – Berlin – Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden</p> <p>Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Prag – Lysá nad Labem/Poříčany - Kolin</p> <p>Kolin – Pardubice – Brno – Beč/Bratislava – Budimpešta – Arad – Temišvar – Craiova – Calafat – Vidin – Sofija</p> <p>Sofija – Plovdiv – Burgas</p> <p>Plovdiv – granica s Turskom – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>granica s Makedonijom – Thessaloniki</p> <p>Sofija – Thessaloniki – Atena – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia</p> <p>Atena – Patras/Igoumenitsa</p>		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	Dresden – Prag	željeznica
		Beč/Bratislava – Budimpešta	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	

		granica s Turskom – Alexandroupoli	
		granica s Makedonijom – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (granica s Albanijom)	cesta
		Hamburg – Dresden – Prag – Pardubice	unutarnji plovni putovi
	veza koje nedostaje	Thessaloniki – Kavala	željeznica

koridor osnovne mreže „Rajnsko-alpski koridor”			
trasiranje	<p>Genova – Milano – Lugano – Basel</p> <p>Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln</p> <p>Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam</p> <p>Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen</p> <p>Köln – Liège – Bruxelles – Gent</p> <p>Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge</p>		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	željeznica
		Karlsruhe – Basel	
		Milano/Novara – granica sa Švicarskom	
		Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	unutarnji plovni putovi
	veza koje nedostaje	Genova – Tortona/Novi Ligure	željeznica

koridor osnovne mreže „Rajnsko-dunavski koridor”	
trasiranje	<p>Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz</p> <p>Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz</p> <p>München/Nürnberg – Prag – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – granica s Ukrajinom</p> <p>Wels/Linz – Beč – Bratislava – Budimpešta – Vukovar</p>

	Beč/Bratislava – Budimpešta – Arad – Brašov/Craiova – Bukurešt – Constanta – Sulina		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	München – Prag	željeznica
		Nürnberg – Plzen	
		München – Mühlendorf – Freilassing – Salzburg	
		Strasbourg – Kehl Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Beč – Bratislava/Budimpešta	
		Bratislava – Budimpešta	
		Békéscsaba – Arad	
	Dunav (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) i pripadajuća porječja Save i Tise	unutarnji plovni putovi	
	Zlín – Žilina	cesta	
veza koje nedostaje	Stuttgart – Ulm	željeznica	
	Salzburg – Linz		
	Arad – Craiova		
	Bukurešt – Constanța		

koridor osnovne mreže „Skandinavsko-mediteranski koridor”	
trasiranje	<p>granica s Rumunjskom – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm</p> <p>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – Kopenhagen – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>Kopenhagen – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Leipzig – München</p> <p>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenza</p>

	Livorno/La Spezia – Firenze – Rim – Napulj – Bari – Taranto – Valletta Napulj – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta		
prethodno identificirane dionice	prekogranične	granica s Rusijom – Helsinki	željeznica
		Kopenhagen – Hamburg: pristupni putovi čvrste poveznice na pojasu Fehmarn Belt	
		München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: osnovni tunel Brenner i njegovi pristupni putovi	
	Kopenhagen – Hamburg: čvrsta veze na pojasu Fehmarn Belt	željeznica/cesta	

2. prethodno identificirane dionice u sveobuhvatnoj mreži

Prekogranične dionice sveobuhvatne mreže iz članka 9. stavka 2. točke (a) podtočke ii. ove Uredbe uključuju sljedeće dionice:

Dublin – Strabane – Letterkenny	cesta
Pau – Huesca	željeznica
Lyon – granica sa Švicarskom	željeznica
Athus – Mont-Saint-Martin	željeznica
Antwerpen – Duisburg	željeznica
Mons – Valenciennes	željeznica
Gent – Terneuzen	željeznica
Heerlen – Aachen	željeznica
Groningen – Bremen	željeznica
Stuttgart – granica sa Švicarskom	željeznica
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	željeznica
Prag – Linz	željeznica
Villach – Ljubljana	željeznica
Pivka – Rijeka	željeznica
Plzeň – České Budějovice – Beč	željeznica

Beč – Győr	željeznica
Graz – Győr	željeznica
Neumarkt-Kalham – Mühldorf	željeznica
koridor Amber PL – SK – HU	željeznica
koridor Via Carpathia granica između Bjelarusia i Ukrajine – PL – SK – HU – RO	cesta
Budimpešta – Osijek – Svilaj (granica s BiH)	cesta
Faro – Huelva	željeznica
Porto – Vigo	željeznica
Giurgiu – Varna/Bourgas	željeznica
Svilengrad – Pithio	željeznica

DIO IV.: IDENTIFIKACIJA PREKOGRANIČNIH PROJEKATA U PODRUČJU OBNOVLJIVE ENERGIJE

1. Cilj prekograničnih projekata u području obnovljive energije

Prekogranični projekti u području obnovljive energije promiču prekograničnu suradnju među državama članicama u području planiranja, razvoja i troškovno učinkovite eksploatacije obnovljivih izvora energije.

2. Opći kriteriji

Da bi se smatrao prekograničnim projektom u području obnovljive energije, projekt mora ispunjavati sve sljedeće opće kriterije:

- (a) obuhvaćen je sporazumom o suradnji ili bilo kakvom drugom vrstom dogovora država članica i/ili država članica i trećih zemalja, kako je utvrđeno u članku 6., 7., 9. ili 11. Direktive 2009/28/EZ;
- (b) omogućava uštede u uvođenju obnovljivih izvora energije i/ili koristi za integraciju sustava, sigurnost opskrbe ili inovacije u usporedbi sa sličnim projektom koji je samostalno provela jedna od država članica koje sudjeluju u njemu;
- (c) njegove potencijalne ukupne koristi premašuju troškove, uključujući dugoročne, prema procjeni na temelju analize troškova i koristi iz točke 3. i uz primjenu metodologije iz članka [7.].

3. Analiza troškova i koristi

Pri analizi troškova i koristi iz prethodne točke 2. podtočke (c) za svaku se državu članicu ili treću zemlju koja sudjeluje u projektu uzima u obzir učinak, među ostalim, na:

- (a) troškove proizvodnje električne energije;
- (b) troškove integracije sustava;
- (c) troškove podrške;
- (d) emisije stakleničkih plinova;
- (e) sigurnost opskrbe;
- (f) zagađenje zraka i ostalo lokalno zagađenje;
- (g) inovacije.

4. Postupak

Nositelji projekta, uključujući države članice, koji je potencijalno prihvatljiv za odabir kao prekogranični projekt u području obnovljive energije na temelju sporazuma o suradnji ili bilo kakve druge vrste dogovora država članica i/ili država članica i trećih zemalja, kako je utvrđeno u članku 6., 7., 9. ili 11. Direktive 2009/28/EZ, i za koji se traži status takvog projekta, Komisiji podnose zahtjev za dodjelu statusa prekograničnog projekta u području obnovljive energije. Zahtjev mora sadržavati relevantne informacije pomoću kojih Komisija može ocijeniti projekt na temelju kriterija utvrđenih u točkama 2. i 3. u skladu s metodologijama iz članka 7.

Komisija osigurava da nositelji imaju priliku podnijeti zahtjev za dodjelu statusa prekograničnog projekta u području obnovljive energije najmanje jednom godišnje.

Komisija provodi odgovarajuća savjetovanja o popisu projekata za koje je podnesen zahtjev za dodjelu statusa prekograničnih projekata u području obnovljive energije.

Komisija ocjenjuje zahtjeve na temelju kriterija utvrđenih u točkama 2. i 3.

Pri odabiru prekograničnih projekata u području obnovljive energije cilj je Komisije da ukupan broj projekata bude provediv. Komisija nastoji osigurati odgovarajuću geografsku ravnotežu u identifikaciji prekograničnih projekata u području obnovljive energije. U identifikaciji projekata može se upotrijebiti regionalno grupiranje.

Projektu će se uskratiti ili ukinuti status prekograničnog projekta u području obnovljive energije ako je ocijenjen na temelju netočnih informacija ili ako projekt nije u skladu s pravom Unije.

Komisija na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis odabranih prekograničnih projekata u području obnovljive energije.

DIO V. PROJEKTI INFRASTRUKTURE ZA DIGITALNO POVEZIVANJE OD ZAJEDNIČKOG INTERESA

1. Gigabitska povezivost za socioekonomske pokretače

Prioritet se mjera određuje uzimajući u obzir funkciju socioekonomskih pokretača, relevantnost digitalnih usluga i aplikacija koje su dostupne zahvaljujući osnovnoj povezivosti, te potencijalne socioekonomske koristi za građane, poduzeća i lokalne zajednice, uključujući potencijalna prelijevanja u smislu povezivosti. Raspoloživi se proračun geografski uravnoteženo raspoređuje državama članicama.

Prioritet se daje mjerama koje pridonose:

- gigabitskoj povezivosti za bolnice i medicinske centre u skladu s nastojanjima da se digitaliziraju sustavi zdravstvene zaštite u svrhu povećanja dobrobiti građana EU-a i mijenjanja načina pružanja zdravstvenih usluga pacijentima¹;
- gigabitskoj povezivosti za obrazovne i istraživačke centre u kontekstu nastojanja da se u obrazovnim sustavima smanji digitalni jaz i uvede inovacije radi poboljšanja ishoda učenja, povećanja jednakosti i poboljšanja učinkovitosti².

2. Bežična povezivost u lokalnim zajednicama

Mjere u cilju osiguravanja besplatne lokalne bežične povezivosti bez diskriminirajućih uvjeta u središtima lokalnog javnog života, uključujući vanjske prostore dostupne javnosti koji imaju važnu ulogu u javnom životu lokalnih zajednica moraju ispunjavati sljedeće uvjete kako bi primile financiranje:

- provodi ih tijelo javnog sektora iz sljedećeg stavka koje može planirati i nadzirati postavljanje unutarnjih ili vanjskih lokalnih bežičnih pristupnih točaka u javnim prostorima te osigurati financiranje operativnih troškova tijekom razdoblja od najmanje tri godine,
- temelje se na digitalnim mrežama vrlo velikog kapaciteta koje korisnicima omogućavaju vrlo kvalitetnu internetsku vezu:

¹ Vidjeti i COM(2018) 233 final – Komunikacija Komisije o omogućivanju digitalne transformacije na jedinstvenom digitalnom tržištu u području zdravstva i skrbi: osnaživanje građana i stvaranje zdravijeg društva.

² Vidjeti i COM(2018) 22 final – Komunikacija Komisije o akcijskom planu za digitalno obrazovanje.

- koja je besplatna i bez diskriminirajućih uvjeta, lako pristupačna, zaštićena i upotrebljava najsvremeniju i najbolju dostupnu opremu, kojom se korisnicima može pružiti povezivost velike brzine; te
- koja omogućava pristup inovativnim digitalnim uslugama;
- upotrebljava se jedinstveni vizualni identitet koji utvrdi Komisija i sadržava poveznicu na povezane internetske alate;
- imaju obvezu nabaviti potrebnu opremu i/ili povezane usluge instalacije u skladu s primjenjivim pravom kako bi se osiguralo da projekti neopravdano ne narušavaju tržišno natjecanje.

Financijska pomoć dostupna je tijelima javnog sektora, kako su definirana u članku 3. točki 1. Direktive (EU) 2016/2102 Europskog parlamenta i Vijeća³, koja se obvežu pružati, u skladu s nacionalnim pravom, lokalnu bežičnu povezivost koja je besplatna i bez diskriminirajućih uvjeta postavljanjem lokalnih bežičnih pristupnih točaka.

Financiranim mjerama neće se u istom javnom prostoru duplicirati postojeće besplatne ili javne ponude sličnih karakteristika, uključujući kvalitetu.

Raspoloživi se proračun geografski uravnoteženo raspoređuje državama članicama.

Prema potrebi osigurat će se koordinacija i usklađenost s CEF-ovim mjerama kojima se podupire pristup socioekonomskih pokretača mrežama vrlo velikog kapaciteta koje mogu osigurati gigabitsku povezivost.

3. Okvirni popis 5G koridora prihvatljivih za financiranje

U skladu s ciljevima gigabitskog društva, koje je Komisija utvrdila kako bi osigurala da glavni zemaljski prometni pravci budu neprekinuto pokriveni 5G-om do 2025.⁴, mjere kojima se uvodi stalna pokrivenost 5G sustavima na temelju članka 9. stavka 4. točke (c) uključuju, kao prvi korak, mjere za prekogranične dionice radi eksperimentiranja s CAM-om⁵ i, kao drugi korak, mjere za veće dionice radi razmjerno većeg uvođenja CAM-a duž koridora, kako je navedeno u donjoj tablici (okvirni popis). U tu se svrhu koridori TEN-T-a upotrebljavaju kao osnova, ali uvođenje 5G-a nije nužno ograničeno na te koridore⁶.

koridor osnovne mreže „Atlantski koridor”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	Porto-Vigo i Merida-Evora
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisabon – Bilbao – Madrid – Lisabon
koridor osnovne mreže „Baltičko – jadranski koridor”	
Prekogranična dionica za	–

³ Direktiva (EU) 2016/2102 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2016. o pristupačnosti internetskih stranica i mobilnih aplikacija tijela javnog sektora (SL L 327, 2.12.2016., str. 1.)

⁴ Povezivošću do konkurentnog jedinstvenog digitalnog tržišta – ususret europskom gigabitskom društvu, COM(2016) 587.

⁵ Povezana i automatizirana mobilnost.

⁶ Dionice u kurzivu nalaze se izvan koridora osnovne mreže TEN-T-a, ali su unutar 5G koridora.

eksperimentiranje s CAM-om	
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Gdansk – Varšava – Brno – Beč – Graz – Ljubljana – Trst
koridor osnovne mreže „Mediterranski koridor”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	–
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Budimpešta – Zagreb – Ljubljana/Rijeka/ <i>Split</i>
koridor osnovne mreže „Koridor Sjeverno more – Baltik”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	Baltički koridor (potrebno definirati)
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Tallinn – Kaunas
koridor osnovne mreže „Sjeverno more – Sredozemlje”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	Metz – Merzig – Luxembourg Rotterdam- <i>Antwerp-Eindhoven</i>
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris Bruxelles – Metz – Basel Mulhouse – Lyon – Marseille
koridor osnovne mreže „Bliski istok – Istočni Mediteran”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Berlin – Prag – Brno – Bratislava Timisoara – Sofija – granica s Turskom – Sofija – Thessaloniki – Atena
koridor osnovne mreže „Rajnsko-alpski koridor”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	Bologna – Innsbrück – München (koridor Brenner)*
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (M) Basel – Milano – Genova

koridor osnovne mreže „Rajnsko-dunavski koridor”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	–
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Frankfurt (M) – Passau – Beč – Budimpešta – Bukurešt – Constanta Karlsruhe – München – Salzburg – Wels Frankfurt (M) – Strasbourg
koridor osnovne mreže „Skandinavsko-mediteranski koridor”	
Prekogranična dionica za eksperimentiranje s CAM-om	Oulu-Tromsø <i>Oslo- Stockholm</i> -Helsinki
Veća dionica za razmjerno veće uvođenje CAM-a	Turku – Helsinki – granica s Rusijom Stockholm/Oslo – Malmö Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Würzburg Nürnberg – München – Verona Rosenheim – Bologna – Napulj – Catania – Palermo Napulj – Bari – Taranto