

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
1.	100	Str. 35 – CP 3	Ministerstwo Infrastruktury	<p>Uwaga i uzasadnienie: MI ponawia wnioski o zwiększenie alokacji dla sektora transportu w ramach środków dostępnych z polityki spójności w latach 2021-2027. Zwracamy uwagę, że obecnie zaproponowany poziom alokacji dla sektora transportu w programie operacyjnym FEnIKS 2021-2027 jest niższy o ok. 25% w stosunku do alokacji dostępnej w latach 2014-2020. Dodatkowo, środki proponowane w ramach innych programów operacyjnych i instrumentów finansowych również są niższe niż w perspektywie 2014-2020, co znacząco obniża możliwość realizacji potrzebnych dla rozwoju gospodarczego i oczekiwanych przez społeczeństwo inwestycji. W związku z powyższym, istotne jest także zapewnienie właściwej funkcjonalności i rozliczenia projektów na przełomie perspektyw 2014-2020 / 2021-2027.</p> <p>Należy zaznaczyć, że sektor transportu jest jednym z niewielu sektorów, który uzyskał środki niższe niż w poprzedniej perspektywie, dodatkowo są one dużo niższe niż średni spadek środków w polityce spójności na poziomie kraju, co oznacza, że sektor transportu w znacznie większym stopniu niż inne sektory ponosi</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Zdajemy sobie sprawę z ogromnych potrzeb, które zostały przedstawione w uzasadnieniu przez MI, jednakże musimy mieć także na uwadze ograniczone środki w nowej perspektywie, a także nowe cele polityki. W poprzedniej perspektywie finansowej (2014-2020) inaczej definiowaliśmy, jako państwo członkowskie, nasze potrzeby rozwojowe. W nowej perspektywie kluczowe stały się cele wynikające z Europejskiego Zielonego Ładu i rozstrzygnięcia związane z uwzględnieniem w programach wymogów koncentracji tematycznej i wypełnienia celów klimatycznych. Nie jest zatem możliwa wprost kontynuacja inwestycji transportowych w takim zakresie jak w latach 2014-2020.</p> <p>W związku z nowymi wymogami, 55% środków alokacji EFRR (bez pomocy technicznej oraz alokacji na EWT) musi zostać przeznaczona na cel polityki 1 i 2. W rezultacie na pozostałe trzy cele polityki pozostaje tylko 45% środków EFRR. Dodatkowo, 37% środków Funduszu Spójności ma zostać przeznaczona na działania klimatyczne. W transporcie sektorami, które posiadają marker</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>skutki decyzji KE o zmniejszeniu puli środków na politykę spójności.</p> <p>Należy podkreślić, że rozwój infrastruktury transportowej objęty jest szeregiem wymogów, zobowiązań, strategii i polityk zarówno na poziomie krajowym jak i UE. Jako kluczowe można wskazać na poziomie UE: wymogi dla sieci TEN-T (Rozporządzenie 1315/2013), Europejski Zielony Ład i Strategię Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE, Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 oraz na poziomie krajowym: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, Koncepcja CPK, Polski Ład.</p> <p>Dla realizacji zobowiązań wskazanych w powyższych dokumentach niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej puli środków finansowych. Realizacja tych zobowiązań jest kosztochłonna oraz część zobowiązań jest zadaniami nowymi i jednocześnie bardzo ambitnymi, biorąc pod uwagę perspektywę czasową w jakiej mają zostać osiągnięte. Oprócz dalszych działań na rzecz dostosowania polskiej infrastruktury do wymogów sieci TEN-T, obecnie w zwiększonym zakresie będą podejmowane działania związane z ograniczaniem emisji</p>	<p>klimatyczny wyższy od „0” są: koleje, transport miejski, transport multimodalny, cyfryzacja transportu czy niektóre projekty w ramach transportu morskiego i śródlądowego. Natomiast cały transport drogowy nie realizuje celów klimatycznych.</p> <p>Przyznana Polsce przez KE alokacja na Fundusz Spójności (po obowiązkowym transferze do CEF) - kluczowy w realizacji projektów transportowych, została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR dokonał zwiększenia alokacji możliwej do wykorzystania na transport poprzez wykorzystanie mechanizmu elastyczności i transfer maksymalnie dozwolonej kwoty z EFS+ do Funduszu Spójności. Pomimo maksymalnego dopuszczalnego przepisu w wysokości 20% alokacji EFS+, czyli prawie 3 mld euro, alokacja na Fundusz Spójności wciąż będzie o 45% niższa niż w perspektywie 2014-2020 i wyniesie około 12,3 mld euro.</p> <p>Kwestia podziału alokacji na poszczególne sektory jest zbyt szczegółowa, jeśli chodzi o zapisy Umowy</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>zanieczyszczeń z transportu oraz poprawy bezpieczeństwa, m.in. poprzez zwiększanie roli zrównoważonych form mobilności. Należy zaznaczyć, że realizacja zobowiązań dot. obniżenia emisyjności transportu do 2050 r. o 90% będzie niemożliwa bez silnego wsparcia finansowego.</p> <p>Równocześnie należy podkreślić, że obecnie toczą się prace nad rewizją Rozporządzenia TEN-T, a co za tym idzie zmianą elementów zaliczonych do sieci TEN-T. Strona polska zgłosiła liczne postulaty odzwierciedlające priorytety określone przez Rząd RP. Po zakończeniu procesu rewizji i włączeniu postulowanych odcinków do sieci TEN-T strona Polska będzie zobowiązana do dostosowania ich do odpowiednich parametrów w terminie do 2030 r. dla sieci bazowej i 2050 r. dla sieci kompleksowej. Dodatkowo, nie można wykluczyć zmian dotyczących samych wymogów dla sieci TEN-T co może wymusić dodatkowe działania na już zrealizowanych odcinkach.</p> <p>Potrzeby transportowe są nadal ogromne. W ramach przyznanej wstępnie alokacji niezbędna jest w pierwszej kolejności realizacja projektów fazowanych, etapowanych i dla których przygotowano dokumentację</p>	<p>Partnerstwa. Podział alokacji w UP jest dokonany na poziomie celów polityki i programów, a nie sektorów, czy poszczególnych gałęzi transportu. Bardziej szczegółowy podział alokacji znajdzie się w programach.</p> <p>Projekt drogowe nie stanowią aktualnie priorytetów UE wypełniających założenia Europejskiego Zielonego Ładu, co ma także potwierdzenie w przedstawionym przez Komisję Europejską pakiecie „Fit for 55” zawierającym propozycję działań zmierzających do obniżenia emisji gazów cieplarnianych z gospodarek europejskich o 55% do 2030 r., jako kamienia milowego do osiągnięcia całkowitej neutralności klimatycznej UE w 2050 r. Ponadto służby KE w swoich dotychczasowych stanowiskach odnośnie do priorytetów nowej perspektywy finansowej, jasno wskazały bardzo ograniczone możliwości finansowania infrastruktury drogowej.</p> <p>Na zakres wsparcia w ramach transportu będzie również wpływała zasada „Do no significant harm”, która oznacza, że realizowane projekty, nie mogą przyczyniać się do znaczącej szkody dla środowiska – ma to m.in. wpływ na</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>w obecnej perspektywie finansowej, które pochłoną znaczącą część środków. Oznacza to zmniejszone możliwości realizacji nowych inwestycji, co jest niepokojące w kontekście zwiększonych wyzwań rozwoju sektora transportowego.</p> <p>Analiza potrzeb inwestycyjnych w zakresie transportu wskazuje na konieczność zaangażowania znacznie wyższych kwot na finansowanie zadań transportowych niż zaproponowana w FEnIKS. Bez właściwej alokacji unijnej nie będzie możliwa realizacja planów w zakresie transportu, w tym realizacja strategicznych dla rozwoju kraju inwestycji oraz zobowiązań podjętych na arenie międzynarodowej (m.in. dokończenie sieci bazowej TEN-T, realizacja Zielonego Ładu, osiągnięcie „Wizji Zero”).</p> <p>Utrzymanie alokacji środków UE na obecnym poziomie będzie się wiązało z koniecznością odpowiedniego zwiększenia finansowania z budżetu państwa. W przeciwnym wypadku niezbędna będzie nawet rezygnacja z realizacji licznych projektów priorytetowych.</p> <p><u>MI ponawia zgłoszoną uwagę</u> o zwiększenie alokacji dla sektora transportu w ramach środków dostępnych z</p>	<p>zakres wsparcia w sektorze transportu śródlądowego.</p> <p>Tym samym całościowa alokacja przypadająca na transport w UP jest próbą pogodzenia wymogów płynących z dokumentów UE, a krajowych potrzeb w tym zakresie. Należy mieć na uwadze, że dokument ten będzie jeszcze oficjalnie negocjowany z KE.</p> <p>Na cel polityki 3, który jest dedykowany tylko i wyłącznie sektorowi transportu zaplanowano ponad 17,5 mld euro środków z polityki spójności, w tym 12,5 mld euro w ramach EFRR oraz 5 mld w ramach FS. Stanowi to 23% środków w ramach UP przeznaczonych na Inwestycje na Rzecz Wzrostu i Zatrudnienia (wliczając PT, FST i EFMRA), co obok CP2 jest najwyższą kwotą ze wszystkich celów.</p> <p>Ponadto, do sektora transportu zalicza się również cel szczegółowy dot. zrównoważonego transportu miejskiego realizowany w ramach celu polityki 2, na który tylko w ramach programów krajowych zostanie dedykowane 2,15 mld EUR.</p> <p>Sektor transportu będzie również wspierany w okresie 2021-2026 ze środków Krajowego Planu Odbudowy – w</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>polityki spójności w latach 2021-2027 oraz podtrzymuje dotychczas zgłoszone argumenty. Zwraca jednocześnie uwagę, że obecnie zaproponowany poziom alokacji dla sektora transportu w programie operacyjnym FEnKS 2021-2027 jest niższy o ok. 25% w stosunku do alokacji dostępnej w latach 2014 -2020. Dodatkowo, środki proponowane w ramach innych programów operacyjnych i instrumentów finansowych również są niższe niż w perspektywie 2014-2020, co znacząco obniża możliwość realizacji potrzebnych dla rozwoju gospodarczego i oczekiwanych przez społeczeństwo inwestycji. Istotne jest także zapewnienie właściwej funkcjonalności i rozliczenia projektów na przełomie perspektyw 2014-2020/2021-2027. Należy zaznaczyć, że sektor transportu jest jednym z niewielu sektorów, który uzyskał środki niższe niż w poprzedniej perspektywie, dodatkowo są one dużo niższe niż średni spadek środków w polityce spójności na poziomie kraju, co oznacza, że sektor transportu w znacznie większym stopniu niż inne sektory ponosi skutki decyzji KE o zmniejszeniu puli środków na politykę spójności. Należy zauważyć, że</p>	<p>kwocie ok 6,4 mld euro.</p> <p>MFIPR nie ma zatem możliwości zwiększenia kwot na wsparcie transportu w ramach środków polityki spójności. Zaproponowana kwota jest maksymalną możliwą kwotą na ten cel, biorąc pod uwagę zmniejszoną alokację oraz ograniczenia związane z koncentracją tematyczną.</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFiPR
				<p>gdyby zmniejszenie alokacji środków na FEnIKS odbyło się proporcjonalnie w odniesieniu do wszystkich sektorów, skutki zmniejszenia puli środków na politykę spójności byłyby dla sektora transportu mniej odczuwalne. Odnosząc się natomiast do przedstawionych przez MFiPR argumentów należy wskazać, że aktualnie dostępna alokacja uniemożliwia sfinansowanie kolejowych zamierzeń inwestycyjnych na poziomie krajowym (co ważne, chodzi tu nie tylko o zupełnie nowe inwestycje, ale również o te, które są kontynuacją projektów rozpoczętych w perspektywie 2014-2020), czyli działań które (jak wskazuje MFiPR) charakteryzują się wysokim markerem klimatycznym. Zatem w takiej sytuacji zwiększenie alokacji na transport pozytywnie wpływałoby na realizację celów klimatycznych. Jednocześnie MI podkreśla, że w omawianej sytuacji rozwiązaniem nie jest dokonanie przesunięcia środków z innych gałęzi transportu na kolej (np. z dróg) w ramach FEnIKS. Jak już poprzednio podkreślano rozwój infrastruktury transportowej objęty jest bowiem</p>	

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>szeregiem wymogów, zobowiązań, strategii i polityk zarówno na poziomie krajowym jak i UE (tj. m.in. wymogi dla sieci TEN-T <i>Rozporządzenie 1315/2013</i>, Europejski Zielony Ład, Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE, Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030, czy na poziomie krajowym: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu). Ponadto w przypadku infrastruktury drogowej polityka spójności jest w zasadzie jedynym unijnym źródłem jej finansowania w sposób, umożliwiający wypełnienie ciężących na Polsce zobowiązań w zakresie rozwoju sieci TEN-T. Nie do końca można zgodzić się z argumentem, że sektor transportu otrzyma wsparcie z innych źródeł, w tym KPO (czy CEF). Taka sama sytuacja dotyczy przecież również innych sektorów, przy czym należy podkreślić, że w przypadku transportu dodatkowo z uwagi na wdrażanie Europejskiego Zielonego Ładu znacznemu ograniczeniu uległ zakres inwestycji, jakie mogą być objęte wsparciem z tych źródeł. Dodatkowo przy podziale środków pomiędzy programy rozstrzygnięta powinna być</p>	

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				również kwestia finansowania inwestycji kolejowych, które zostały przygotowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020.	
2.	109	Cel polityki 3: Lepiej połączona Europa, str. 96 – CP3	Ministerstwo Infrastruktury	<p>Str. 94; uwaga do fragmentu:</p> <p>„(...)W przypadku projektów przygotowawczych (dokumentacja projektowa) obejmujących infrastrukturę kolejową, zrealizowanych w okresie 2014-2020, ich kontynuacja w fazie inwestycyjnej będzie zapewniona w ramach dostępnych środków unijnych, bądź środków innego pochodzenia przeznaczonych na inwestycje kolejowe (...)”</p> <p>Uwaga i uzasadnienie:</p> <p>MI zwraca uwagę, że w ramach dostępnej alokacji na lata 2021 – 2027 powinny być zapewnione środki na projekty kolejowe przygotowywane obecnie w ramach RPO 2014-2020 tak, aby była możliwa ich kontynuacja. Jednocześnie podtrzymujemy stanowisko, że projekty te powinny być finansowane w ramach RPO 2021-2027. Uwzględniając dostępną alokację w FEnIKS oraz zobowiązania dotyczące realizacji projektów fazowanych/ etapowanych realizacja projektów</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Podzielamy pogląd MI, że przygotowane do realizacji inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny mieć zapewnione finansowanie ze środków polityki spójności lub KPO. Jednak wobec bardzo zróżnicowanego poziomu przygotowania projektów do realizacji pozostajemy na stanowisku, że zapis co do źródła finansowania powinien być ogólny i zapewniać elastyczność postępowania w zależności od potrzeb.</p> <p>Aktualnie prowadzimy analizę stanu zaawansowania prac przygotowawczych w ramach poszczególnych projektów.</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>dokumentacyjnych może okazać się niemożliwa. W razie braku możliwości zwiększenia poziomu dostępnej alokacji na projekty kolejowe w programach realizowanych na poziomie krajowym powinna być realizowana część inwestycyjna tylko tych projektów przygotowawczych, dla których dokumentacja została przygotowana w programach krajowych. Realizacja projektów, dla których dokumentacja jest przygotowywana w ramach obecnych programów regionalnych powinna zostać sfinansowana ze środków przyszłych RPO. MI zwraca się z prośbą o wprowadzenie tego uszczegółowienia do UP.</p> <p><u>MI podtrzymuje uwagę</u>, że w ramach dostępnej alokacji na lata 2021 – 2027 powinny być zapewnione środki na kolejowe projekty przygotowawcze, finansowane w ramach RPO 2014-2020 tak, aby była możliwa ich realizacja w nowej perspektywie. Jednocześnie etap inwestycyjny takich projektów powinien być finansowany w ramach odpowiednich RPO 2021-2027. Uwzględniając dostępną alokację w FEnKS 2021-2027 oraz zobowiązania dotyczące realizacji projektów fazowanych/etapowanych realizacja etapu</p>	

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>inwestycyjnego projektów dokumentacyjnych z perspektywy 2014-2020 może okazać się niemożliwa. W razie braku możliwości zwiększenia poziomu dostępnej alokacji na projekty kolejowe w programach realizowanych na poziomie krajowym powinna być realizowana część inwestycyjna tylko tych projektów przygotowawczych, dla których dokumentacja została przygotowana w programach krajowych. Zatem realizacja projektów, dla których dokumentacja jest przygotowywana w ramach obecnych programów regionalnych powinna zostać sfinansowana ze środków przyszłych RPO. Niestety na podstawie projektów programów regionalnych na lata 2021-2027, które dotychczas wpłynęły do MI, należy stwierdzić, że wbrew opinii MFIPR kwestia finansowania części inwestycyjnej projektów przygotowawczych z RPO 2014-2020 jest w nowych programach pomijana, a instytucje odpowiadające za przygotowanie programów regionalnych na lata 2021-2027 liczą prawdopodobnie, że kontynuacja regionalnych kolejowych projektów przygotowawczych finansowana będzie możliwa z programu krajowego. W związku z powyższym MI</p>	

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				proponuje wprowadzenie doprecyzowania, że etap inwestycyjny kolejowych projektów przygotowawczych, sfinansowanych na poziomie regionalnym w okresie 2014-2020, będzie wspierany środkami z regionalnych programów operacyjnych 2021-2027 lub z innych źródeł, a zapewnienie realizacji tych projektów leży w gestii właściwych instytucji zarządzających tymi programami regionalnymi.	
3.	7	Plan finansowy UP, Str. 179	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	W Umowie Partnerstwa na lata 2014-2020 wskazano, że „szacuje się, że w ramach polityki spójności <u>może zostać przeznaczonych ok. 5,2 mld EUR w formie dedykowanych instrumentów</u> we właściwych programach krajowych i regionalnych na działania na rzecz rozwoju obszarów wiejskich”. Projekt Umowy Partnerstwa dla Realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce zawiera natomiast zapis: „Ponadto szacuje się, że w ramach polityki spójności <u>może zostać przeznaczonych ok. 10 mld EUR</u> we właściwych programach krajowych i regionalnych na działania na rzecz obszarów wiejskich”. Zapis ten jest niewystarczający, aby mówić o realnym wzroście zaangażowania środków polityki spójności na rzecz	Uwaga częściowo uwzględniona. Obecny zapis ze str. 179 UP: „Ponadto szacuje się, że w ramach polityki spójności <u>może zostać przeznaczonych ok. 10 mld EUR</u> we właściwych programach krajowych i regionalnych na działania na rzecz obszarów wiejskich” zostanie przeformułowany w następujący sposób: „Ponadto szacuje się, że w ramach polityki spójności może zostać przeznaczonych ok. 10 mld EUR w formie dedykowanych instrumentów we właściwych programach krajowych i regionalnych na działania na rzecz rozwoju

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>rozwoju obszarów wiejskich w stosunku do perspektywy 2014-2020, z uwagi na fakt, że dla poprzedniej perspektywy finansowej kwota 5,2 mld euro odnosiła się do dedykowanych instrumentów, a nie kwoty ogółem z jakiej będą mogły korzystać obszary wiejskie. Natomiast kwota 10 mld euro, którą wskazuje się w projekcie <i>Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027</i> odwołuje się do ogółu wydatków związanych z inwestycjami lokalizowanymi m.in. na obszarach wiejskich jak np. rozwój infrastruktury selektywnego zbierania odpadów i wspieranie recyklingu odpadów, budowa obwodnic czy infrastruktury szybkiej kolei. Dlatego mając na uwadze zapisy, przyjętej przez Radę Ministrów dnia 14 lutego 2017 r. <i>Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i>, w której opisano zmianą modelu rozwoju kraju z dotychczasowego polaryzacyjno-dyfuzyjnego na model zrównoważonego i odpowiedzialnego rozwoju, proponuję aby w Umowie Partnerstwa na lata 2021-2027 został wskazany budżet dedykowanych, we właściwych programach krajowych i regionalnych, działań/ instrumentów na rzecz rozwoju obszarów wiejskich.</p>	<p>obszarów wiejskich.”</p> <p>Szacunkowy podział 10 mld EUR na programy polityki spójności przedstawia się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programy regionalne – ok 5,6 mld EUR; • Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko – ok. 1,8 mld EUR; • Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki – ok. 0,9 mld EUR; • Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego – ok. 0,25 mld EUR; • Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy – ok. 0,6 mld EUR; • Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej – ok. 0,5 mld EUR; • Fundusze Europejskie Pomoc Żywnościowa – ok. 0,15 mld EUR; • Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji – ok. 0,2 mld EUR. <p>W projekcie Umowy Partnerstwa 2021-2027 wyraźnie odzwierciedlony jest cel zrównoważonego rozwoju</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
					<p>terytorialnego i wyrównywania dysproporcji w rozwoju pomiędzy regionami i wewnątrz regionów. Działania na rzecz obszarów wiejskich realizowane są poprzez cele polityki spójności. Obszary wiejskie są bardzo zróżnicowane pod względem potencjałów, ale i potrzeb rozwojowych i o rodzaju wsparcia nie może decydować jedynie przynależność do tej kategorii. Polityka regionalna, a za nią również polityka spójności nie wydziela gmin wiejskich i wsparcia wobec nich, ale dąży do budowania powiązań gospodarczych i społecznych pomiędzy różnymi gminami i do zmniejszania różnic rozwojowych. Ze środków polityki spójności finansowane będą usługi publiczne, infrastruktura społeczna i komunalna, przedsiębiorczość, innowacyjność, gospodarka o obiegu zamkniętym, czyste środowisko, infrastruktura telekomunikacyjna itd. i ze wszystkich tych działań będą korzystać beneficjenci ulokowani na obszarach wiejskich. Programy polityki spójności (krajowe i regionalne) będą na preferencyjnych zasadach wspierać OSI tj. obszary zagrożone trwałą marginalizacją, do których należą przede wszystkim gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
4.	7, 8	Plan finansowy UP, str. 179	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	Co do kwoty środków ogółem z jakich będą mogli skorzystać beneficjenci z obszarów wiejskich należy zauważyć, że tereny te obejmują blisko 93% powierzchni kraju i są zamieszkiwane przez blisko 40% ludności, stąd określona w projekcie UP 2021-2027 kwota 10 mld euro wydatków ogółem (ok. 13% całkowitego budżetu UP 2021-2027) jest nieadekwatna i niewystarczająca wobec potrzeb rozwojowych tych obszarów. Tego rodzaju wnioski znajdują swoje uzasadnienie również w uwagach zgłaszanych podczas konsultacji projektu Umowy Partnerstwa 2021-2027 oraz konsultacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Wkład UE przeznaczony dla obszarów wiejskich w okresie 2021-2027 wynosić ma 10 mld €, co stanowi 13,3% całości alokacji. W przeliczeniu na złote według kursu 1€=4,57PLN (kurs bieżący) kwota ta wynosić będzie 45 700 mln złotych, co oznacza wzrost o 13 598 mln zł, czyli ponad 42% w stosunku do poprzedniej perspektywy. Dodatkowo, jeśli do tej kwoty doliczymy wkład krajowy (przyjmując średni poziom współfinansowania równy ok. 82%) to łączna wartość inwestycji związanych z rozwojem obszarów wiejskich wyniesie ponad 12 195 mln € (55 731 mln zł).</p> <p>Oceniając skalę wzrostu alokacji należy wziąć pod uwagę, że całościowa alokacja dotycząca perspektywy 2021-2027 jest niższa niż kwoty przeznaczone na bieżącą perspektywę.</p>
5.	11	Plan finansowy UP, str. 179	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	Rozumiejąc, że polityka spójności nie wydziela gmin wiejskich i wsparcia wobec nich, ale dąży do budowania powiązań gospodarczych i społecznych z gminami miejskimi i do zacierania różnic rozwojowych proponuję w Umowie Partnerstwa 2021-2027 przedstawić	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Beneficjenci z obszarów wiejskich korzystają z funduszy europejskich na takich samych zasadach (równych zasadach), jak beneficjenci z miast. Umowa Partnerstwa</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				informacje wynikające z Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady ws. funduszy polityki spójności na lata 2021-2027 z czerwca 2021 r., które wskazują jednoznacznie, że: „w stosownych przypadkach, państwa członkowskie określają zintegrowane podejście do podejmowania wyzwań demograficznych lub uwzględniania szczególnych potrzeb takich regionów i obszarów w swoich umowach partnerstwa zgodnie z art. 11 ust. 1 akapit pierwszy lit. i) rozporządzenia (UE) 2021/1060. Takie zintegrowane podejście może obejmować zobowiązanie do przeznaczenia na ten cel specjalnego finansowania” oraz „EFRR powinien zająć się problemami obszarów w niekorzystnej sytuacji, w szczególności obszarów wiejskich”. Również art. 175 TFUE wymaga, aby Unia wspierała osiągnięcie celów związanych z rozwojem obszarów wiejskich przez działania, które podejmuje m.in. za pośrednictwem Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dlatego w projekcie Umowy Partnerstwa 2021-2027 w części 5 pt. Zintegrowane podejście do działań podejmowanych w odpowiedzi na wyzwania demograficzne lub szczególne potrzeby regionów i obszarów (w	przewiduje preferencyjne traktowanie beneficjentów działających na rzecz rozwoju obszarów wiejskich zwłaszcza na obszarach strategicznej interwencji (obszary zagrożone trwałą marginalizacją, lub gminy wiejskie wchodzące w miejski obszar funkcjonalny lub inne ważne dla rozwoju regionu obszary strategicznej interwencji). W projekcie UP w rozdziale 2 Wybrane kierunki polityki, koordynacja i komplementarność pod każdym celem polityki znajduje się sekcja „Podejście terytorialne”. W tym miejscu zostały zidentyfikowane obszary, które będą traktowane priorytetowo ze względu na potrzeby inwestycyjne. Bardzo często są to właśnie obszary wiejskie (np. str. 81 w kontekście modernizacji sieci szerokopasmowych, budowy ekosystemu start-upowego, podnoszenia konkurencyjności i innowacji w MŚP, str. 99 w kontekście dostępu do usług transportu publicznego, str. 109 w kontekście wyrównywania szans poprzez edukację). Bardziej szczegółowe informacje na temat beneficjentów i obszarów objętych preferencjami znajdują się w programach realizujących UP. Dalsze rozbudowywanie tekstu UP nie jest wskazane także ze względu na zakres i wzór UP wynikający z

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				stosownych przypadkach) należy wskazać na zakresy tematyczne działań/ interwencji dedykowanych rozwojowi obszarów wiejskich (nie tylko tym należącym do miejskich obszarów funkcjonalnych) oraz działań/ interwencji, w których obszary wiejskie będą korzystały na zasadach równych lub zbliżonych do obszarów miejskich.	rozporządzenia ogólnego.
6.		System monitorowania i ewaluacji, str. 271-273	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	Do części 15 pt. System monitorowania i ewaluacji proponuję dodać następujący fragment: „System monitorowania i ewaluacji zostanie opracowany m.in. w oparciu o wnioski i rekomendacje ujęte w ewaluacjach mid-term i ex-post programów współfinansowanych ze środków polityki spójności na lata 2014-2020. W szczególności system ten zostanie uzupełniony o kody terytorialne pozwalające zidentyfikować, gdzie realizowana była dana inwestycja objęta wsparciem ze środków polityki spójności (odpowiednio czy były to gminy: wiejskie, miejskie czy też miejsko-wiejskie). Między innymi w ten sposób system ten będzie się realizację Paktu na rzecz obszarów wiejskich zaproponowanego przez KE w Komunikacie do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego	Uwaga nie została uwzględniona. System CST2021 umożliwia monitorowanie projektów współfinansowanych ze środków EFS+, EFRR, FS i FST zgodnie z odpowiednimi rozporządzeniami UE (w tym, załącznikiem I do Rozporządzenia Ogólnego określającym kody interwencji opisujące projekt i podlegające monitorowaniu oraz Załącznikiem XVII do ww. Rozporządzenia określającym wymagany ślad audytowy dla projektów współfinansowanych z danego funduszu). Zatem będzie możliwe zidentyfikowanie projektów realizowanych na obszarach wiejskich (zgodnie z kodem interwencji). Będzie też możliwość identyfikowania projektów realizowanych na terenie gmin wiejskich i miejsko-wiejskich według kodu TERYT GUS (Krajowego

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Długoterminowa wizja dla obszarów wiejskich UE - W kierunku silniejszych, lepiej skomunikowanych, odpornych i zamożnych obszarów wiejskich do 2040 r.” (COM (2021) 345).”	<p>Rejestru Urzędowego Podziału Terytorialnego Kraju).</p> <p>Ponadto w oparciu o dotychczasowe doświadczenia będzie kontynuowany proces regularnej ewaluacji inwestycji polityki spójności na obszarach wiejskich.</p> <p>W kwestii monitorowania realizacji Paktu na rzecz obszarów wiejskich zaproponowanego przez KE w Komunikacie chętnie weźmiemy udział w tym procesie i dostosujemy się do wymagań , gdy tylko poznamy założenia systemu realizacji i monitorowania Paktu w Polsce.</p>
7.	160-170	Komplementarność i demarkacja pomiędzy programami krajowymi i regionalnymi w ramach CP2, str. 122-126	Ministerstwo Klimatu i Środowiska	W ocenie MKiŚ komplementarność i demarkacja pomiędzy programami krajowymi oraz regionalnymi w ramach CP2 została opisana w sposób zbyt szczegółowy. Proponujemy powrót do bardziej ogólnych zapisów, które były stosowane np. w wersji UP, która podlegała konsultacjom społecznym. Praktyka wdrażania funduszy UE pokazuje, że niejednokrotnie zachodzi potrzeba korekty pierwotnych założeń w zakresie demarkacji w celu umożliwienia elastycznego zarządzania alokacją zarówno na poziomie krajowym jak również regionalnym. Zawarcie tak szczegółowego opisu na	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Demarkacja pomiędzy celami, funduszami i poziomami wdrażania kraj-region jest wymagana przez rozporządzenie ogólne. Wiele uzgodnień wynika z dialogu z KE, która zalecała doprecyzowanie zapisów. Klarowna demarkacja w obszarach CP 2 ułatwia przygotowanie programów regionalnych.</p>

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				<p>poziomie UP spowoduje znaczne ograniczenie tej elastyczności. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że stopień uszczegółowienia tego zagadnienia w ramach poszczególnych celów polityki jest niejednolity (np. porównując CP2 i CP3).</p> <p>Ponadto, należy zauważyć, że komplementarność i demarkacja pomiędzy programami krajowymi oraz regionalnymi w ramach CP2 została opisana w dokumencie zbyt szczegółowo. MKiŚ proponuje powrót do bardziej ogólnych zapisów, które były stosowane np. w wersji UP, która podlegała konsultacjom społecznym. Praktyka wdrażania funduszy UE pokazuje, że niejednokrotnie zachodzi potrzeba korekty pierwotnych założeń w zakresie demarkacji w celu umożliwienia elastycznego zarządzania alokacją, zarówno na poziomie krajowym, jak również regionalnym. Zawarcie tak szczegółowego opisu na poziomie UP spowoduje znaczne ograniczenie tej elastyczności. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że stopień uszczegółowienia tego zagadnienia w ramach poszczególnych celów polityki jest niejednolity (np. porównując</p>	

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				CP2 i CP3).	
8.		Cel polityki 6 „Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu”, str. 68-76	Ministerstwo Klimatu i Środowiska	Kolejna kwestia dotyczy systemu zarządzania w Umowie Partnerstwa w ramach celu „Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu” (CP6). Sugerujemy przeformułowanie zapisów, mając na celu większe uwzględnienie roli Ministerstwa Klimatu i Środowiska w zarządzaniu tymi środkami w ramach koperty krajowej. Proponujemy również rozważenie utworzenie osobnych osi priorytetowych w wielofunduszowych programach regionalnych (z przypisanymi do RPO kopertami regionalnymi FST). Uzasadniając to podejście, należy zauważyć, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska odpowiada za kluczowe dokumenty, które są podstawą sprawiedliwej transformacji w Polsce tj.: Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (dalej: PEP2040), Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu (dalej: KPEiK), czy opracowywany właśnie Krajowy Plan Sprawiedliwej	Uwaga nie została uwzględniona. System zarządzania programem Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji zaproponowany przez MFIPR jest optymalny. Jeden program krajowy, który ma komponenty regionalne, a oprócz tego wspólny komponent krajowy gwarantuje jasną odpowiedzialność podmiotów za całość procesu łagodzenia skutków transformacji klimatycznej w Polsce, pozwala zintensyfikować ten proces przy silnym zaangażowaniu kluczowych partnerów ze strony samorządu, rządu i strony społecznej, gwarantuje realne oddziaływanie na proces transformacji z wyraźnym podkreśleniem roli funduszy unijnych. Ustanowienie MFIPR Instytucją Zarządzającą zapewni odpowiednią koordynację wsparcia oraz właściwy potencjał administracyjny i jest poparte wieloletnim doświadczeniem służb MFIPR w pełnieniu tej roli dla programów krajowych. Model zarządzania zaproponowany w UP pozwala na efektywne wykorzystanie dostępnych dla Polski środków w ramach FST i stanowi dobry kompromis pomiędzy celami

Protokół rozbieżności do projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Lp.	Nr uwagi z zestawienia	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MFIPR
				Transformacji. Ponadto, przy Ministrze Klimatu i Środowiska planowane jest powołanie Polskiego Forum na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, (obejmującego przedstawicieli ministerstw, urzędów marszałkowskich, JST, NGO, przedsiębiorstw, liderów społecznych, związków zawodowych, itd.) umożliwiającego dobór adekwatnych rozwiązań organizacyjnych do skali problemu transformacji. Z kolei regiony koordynują kompleksową regionalną politykę rozwojową i jako doświadczone, wieloletnie instytucje zarządzające opracowują wielofunduszowe programy regionalne na lata 2021-2027. Mając na względzie specyficzny charakter środków z Funduszu, taki model byłby wyjściem naprzeciw oczekiwaniom, zwłaszcza regionów górniczych.	regionów i koniecznością silnej tematycznej koncentracji wsparcia, pozwala na sprawne zarządzanie (identyfikację zagrożeń, działań naprawczych, zarządzanie finansowe), lepszą koordynację zakresu wsparcia i generuje mniejsze koszty administracyjne. Przewidziane jest, że przedstawiciele MKiŚ wejdą w skład komitetu monitorującego program FST oraz w skład Rady ds. Sprawiedliwej Transformacji funkcjonującej w ramach Komitetu Umowy Partnerstwa. Dopuszcza się również możliwość powierzenia MKiŚ roli instytucji pośredniczącej w systemie zarządzania FST.