

Bryssel den 4 december 2018
(OR. en)

15146/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0228(COD)**

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

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132 ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107 IA 394 + COR 1
Komm. dok. nr:	9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

För delegationerna bifogas den partiella allmänna riktlinjen om ovannämnda förslag, vilken antogs av transportrådet den 3 december 2018.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av
förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014¹**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 172 och 194,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

¹ Parlamentsreservation: UK.

² EUT C , , s. .

³ EUT C , , s. .

av följande skäl:

- (1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.
- (2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad *programmet*) är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. Programmet bör möjliggöra maximala synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna och därmed effektivisera unionens åtgärder och optimera kostnaderna för genomförandet.
- (3) Programmet bör syfta till att stödja projekt som är hållbara ur klimatförändrings-, miljö- och samhällsperspektiv och, om så är lämpligt, åtgärder för bekämpning och anpassning avseende klimatförändringar. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt de föreslagna klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.

- (4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att [25] % av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås⁴. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program bör utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.
- (5) För att uppfylla de rapporteringsskyldigheter som fastställs i artikel 11 c i direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, och som rör användningen av unionsfinansiering som stöd till åtgärder som vidtas för att uppfylla målen i detta direktiv, bör utgifter som rör minskning av utsläpp av luftföroreningar inom ramen för detta direktiv följas upp.

⁴ COM(2018) 321, s. 13.

- (6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller alternativa bränslen. Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.
- (7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁵ (nedan kallade *TEN-T-riktlinjerna*) kartläggs infrastrukturen för TEN-T, specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs för att säkerställa nätets kontinuitet.
- (7a) Programmet bör bidra till fullbordande av stomnätet i TEN-T för alla transportsätt, inbegripet vägar i medlemsstater som fortfarande har stora behov av investeringar för att färdigställa sina stomvägnät.
- (8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de gränsöverskridande och felande länkarna och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.
- (8a) Framför allt kräver det fullständiga införandet av ERTMS i stomnätet senast 2030 i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EU) nr 1315/2013 att man ökar stödet på europeisk nivå och skapar incitament för privata investerarens deltagande.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348 20.12.2013, s. 1).

- (8b) En viktig förutsättning för framgångsrikt fullbordande av stomnätet i TEN-T och säkerställande av effektiv intermodalitet är dessutom att flygplatser ansluts till TEN-T-nätet. Därför behöver man prioritera att ansluta flygplatser till stomnätet i TEN-T om en sådan anslutning saknas.
- (8c) För genomförandet av gränsöverskridande åtgärder krävs en hög integreringsgrad i planeringen och genomförandet. Utan att prioritera något av följande exempel skulle denna integrering kunna påvisas genom inrättandet av ett gemensamt projektföretag, en gemensam administrativ struktur, en bilateral rättslig ram, en genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 eller någon annan form av samarbete.
- (9) För att återspegla växande transportflöden och nätets utveckling bör sträckningen för stomnätskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar bör vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stomnätskorridorerna inte öka med mer än 15 procent. I vederbörlig ordning bör man vid anpassningen av stomnätskorridorerna beakta resultatet av den översyn av stomnätets genomförande som föreskrivs i artikel 54 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- (10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁶, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.

⁶ Meddelande från kommissionen: *Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* (COM(2017) 283).

- (11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt användning av alternativa bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁷ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, i syfte att minimera oljeberoendet och begränsa transporternas miljöpåverkan, och krav på medlemsstater att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag från november 2017⁸ anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja utsläppssnål mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.
- (12) Kommissionen framhåller i sitt meddelande *Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren*⁹ att automatiserade fordon och avancerade system för konnektivitet kommer att leda till fordon som är säkrare, enklare att dela med andra och mer tillgängliga för alla medborgare, inbegripet de som kan vara utestängda från mobilitetstjänster idag, t.ex. äldre personer och personer med funktionsnedsättning. I detta sammanhang har kommissionen också föreslagit en ”strategisk handlingsplan för trafiksäkerhet” och en översyn av direktiv 2008/96 om förvaltning av vägars säkerhet.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁸ Meddelande från kommissionen: *Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare* (COM(2017) 675).

⁹ COM(2018) 293.

- (13) [För att förbättra fullbordandet av transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar bör ett anslag från Sammanhållningsfonden överföras till programmet, för finansiering av transportprojekt i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden, upp till en gräns på 70 % av det anslag som överförs. Återstående 30 % ska tilldelas konkurrerande projekt som finns i medlemsstaterna och som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.]
- (14) I linje med det gemensamma meddelandet om förbättrad militär mobilitet i Europeiska unionen från november 2017¹⁰ understryks i den handlingsplan för militär rörlighet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik¹¹ att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergier mellan försvarsbehoven och TEN-T. I handlingsplanen anges att rådet ska uppmanas att senast i mitten av 2018 överväga och validera de militära kraven avseende transportinfrastrukturen, och att kommissionen senast 2019 ska fastställa vilka delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militära transporter, inklusive nödvändiga uppgraderingar av befintlig infrastruktur. Unionsfinansiering för att genomföra projekt för dubbla användningsområden bör inrättas genom programmet, på grundval av specifika arbetsprogram som anger de tillämpliga kraven enligt vad som definieras i handlingsplanen.

¹⁰ JOIN(2017) 41.

¹¹ JOIN(2018) 5.

- (15) I TEN-T-riktlinjerna erkänns att det övergripande nätet säkerställer tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inklusive avlägsna regioner, öregioner och yttersta randområden. Vidare framhåller kommissionen i sitt meddelande *Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden*¹² transportbehoven i de yttersta randområdena och nödvändigheten att erbjuda unionsfinansiering som passar dessa behov, inbegripet genom programmet.
- (16) Mot bakgrund av de betydande investeringsbehoven för att göra framsteg mot ett fullständigt stomnät i TEN-T senast 2030 (uppskattade till 350 miljarder euro under perioden 2021–2027), ett fullständigt övergripande nät i TEN-T senast 2050 och investeringar som rör minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och stadsutveckling (uppskattade till 700 miljarder euro för perioden 2021–2027) är det lämpligt att använda unionens olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera mervärdet från de investeringar som får stöd från unionen. Detta kan uppnås genom en rationell investeringsprocess som synliggör transportprojektens planering och samstämmighet i flera olika relevanta unionsprogram, särskilt Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och InvestEU. Särskild hänsyn bör, om så är relevant, tas till de nödvändiga villkor som beskrivs i bilaga IV till förordning (EU) XXX [Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Europeiska havs- och fiskerifonden, samt ekonomiska regler för dessa och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet och Instrumentet för gränsförvaltning och visering (nedan kallad *förordningen om gemensamma bestämmelser*)].

¹² COM (2017)623.

- (17) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013¹³ identifieras de prioriteringar för transeuropeisk energiinfrastruktur som behöver genomföras för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås, identifieras projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar och fastställs åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen.
- (18) I direktiv [omarbetning av direktivet om förnybara energikällor] understryks behovet av att inrätta en ram som möjliggör en bättre användning av unionsmedel, med en uttrycklig hänvisning till möjliggörande av åtgärder som stöder gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.
- (19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå ett ambitiöst mål för förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

- (20) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör övergång till koldioxidsnåla energi- och mobilitetssystem och förbättrar försörjningstryggheten är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen underströk särskilt i *Meddelande om att stärka Europas energinät* av den 23 november 2017¹⁴ att elektriciteten, där förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030, i allt högre grad kommer att driva på minskade koldioxidutsläpp i sektorer där fossila bränslen tidigare dominerat, t.ex. transport, industri och uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energinfrastruktur i enlighet med detta allt mer inriktas mot projekt som rör sammanlänknings- och lagring av el och smarta nät. För att ge stöd till unionens mål för minskade koldioxidutsläpp bör teknik och projekt som bidrar till övergången till en koldioxidsnål ekonomi vederbörligen beaktas och prioriteras. Kommissionen kommer att inom ramen för programmet försöka öka antalet projekt som rör gränsöverskridande smarta nät, innovativ lagring samt koldioxidtransport.
- (20a) Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör möjliggöra kostnadseffektiv utbyggnad av förnybar energi i unionen och uppnående av unionens bindande mål på minst 32 % förnybar energi år 2030 enligt artikel 3 i [omarbetning av direktiv 2009/28/EG enligt förslaget i COM(2016) 767] samt bidra till strategisk spridning av innovativ teknik för förnybar energi. Några belysande exempel på teknik som är stödberättigande är förnybar produktion från land- och havsbaserad vindkraft, solenergi, hållbar biomassa, havsenergi, geotermisk energi eller kombinationer av dessa, nätanslutning för dessa tekniker samt andra aspekter såsom lagrings- eller konverteringsanläggningar. Stödberättigande åtgärder är inte begränsade till elsektorn utan kan omfatta andra energibärare och potentiell integrering av sektorer med t.ex. uppvärmning och kylning, kraft till gas, lagring och transport. I syfte att bevara flexibiliteten när det gäller tekniska framsteg och den tekniska utvecklingen är denna förteckning inte uttömmande. Sådana projekt innebär inte nödvändigtvis en fysisk koppling mellan de samarbetande medlemsstaterna. Projekten kan vara belägna i endast en berörd medlemsstat, under förutsättning att de allmänna kriterierna i del IV i bilagan är tillämpliga.

¹⁴ COM(2017) 718.

- (20b) EU-stödet bör särskilt beakta gränsöverskridande sammanlänkningsmål av energinäten, inbegripet de som krävs för att nå elsammanlänkningsmålen, i synnerhet målet på 10 % sammanlänkning år 2020 som Europeiska rådet fastställt. Utbyggnaden av elsammanlänkningsmål är avgörande för att man ska kunna integrera marknaderna, möjliggöra mer förnybar energi i systemet och dra nytta av de olika portföljerna för efterfrågan och tillgång på förnybar energi, havsbaserade vindkraftsnät och smarta nät, samt integrera alla länder i en likvid och konkurrenskraftig energimarknad.
- (21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier och ge en grund för diversifiering av ekonomisk verksamhet. Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014¹⁵.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014 av den 11 mars 2014 om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur och om upphävande av beslut nr 1336/97/EG (EUT L 86, 21.3.2014, s. 14).

- (22) I meddelandet *Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle*¹⁶ (nedan kallat *strategin för gigabitsamhället*) fastställs strategiska mål för 2025 med avseende på optimerade investeringar i infrastruktur för digital konnektivitet. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXX¹⁷ [europeisk kodex för elektronisk kommunikation] syftar bl.a. till att skapa ett regelverk som ger incitament till privata investeringar i nät för digital konnektivitet. Det står dock klart att nätutbyggnad inte heller fortsättningsvis kommer att vara kommersiellt bärkraftig i många områden i hela unionen, till följd av olika faktorer, t.ex. avsides belägenhet, territoriella eller geografiska särdrag, låg befolkningstäthet och olika socioekonomiska faktorer. Programmet bör därför justeras så att det bidrar till att de strategiska mål som fastställs i strategin för gigabitsamhället uppnås, som ett komplement till det stöd som erbjuds till utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet genom andra program, särskilt Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), Sammanhållningsfonden och InvestEU-fonden.
- (23) Samtidigt som alla nät för digital konnektivitet som är anslutna till internet till sin natur är transeuropeiska, huvudsakligen till följd av funktionen hos de tillämpningar och tjänster som de möjliggör, bör programmet prioritera åtgärder som har den största förväntade inverkan på den digitala inre marknaden, bl.a. genom deras samstämmighet med målen i meddelandet om strategin för gigabitsamhället, samt på den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället, med beaktande av noterade marknadsmisslyckanden och hinder för genomförande.

¹⁶ COM(2016) 587.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXX om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (EUT L, ..., s.).

- (24) Skolor, universitet, bibliotek, lokala, regionala eller nationella myndigheter, huvudleverantörer av offentliga tjänster, sjukhus och vårdenheter, knutpunkter för transporter och utpräglad digitaliserade företag är enheter och platser som kan påverka den viktiga socioekonomiska utvecklingen i det område där de är belägna. Sådana socioekonomiska drivkrafter behöver ligga i framkant i fråga om gigabitkonnektivitet för att erbjuda åtkomst till de bästa tjänsterna och tillämpningarna för Europas medborgare, företag och lokalsamhällen. Programmet stöder åtkomst till gigabitkonnektivitet för dessa socioekonomiska drivkrafter, för att maximera deras positiva spridningseffekter på ekonomin och samhället i ett bredare perspektiv, inbegripet genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster.
- (24a) Ej uppkopplade territorier inom unionens alla områden utgör flaskhalsar och ej utnyttjad potential på den digitala inre marknaden. I de mest avlägsna landsbygdsområdena kan internetkonnektivitet med hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra digital utestängning, isolering och avfolkning, genom att kostnaderna för att tillhandahålla både varor och tjänster blir lägre och den avsidens belägenheten delvis kompenseras. Internetkonnektivitet med hög kvalitet är nödvändig för nya ekonomiska möjligheter i form av t.ex. precisionsteknik inom jordbruket eller utveckling av en bioekonomi i landsbygdsområden. Programmet bör bidra till att erbjuda fast eller trådlös konnektivitet med hög kapacitet till alla europeiska hushåll, på landsbygden och i tätorter, med inriktning på sådan utbyggnad där en viss grad av marknadsmisslyckande har noterats och som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. För att maximera synergieffekterna mellan de åtgärder som får stöd genom programmet bör vederbörlig hänsyn tas till koncentrationen av socioekonomiska drivkrafter i ett visst område och den finansieringsnivå som krävs för att skapa täckning. Programmet bör dessutom sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att senare fylla luckor i täckningen.
- (25) Programmet bör dessutom, på grundval av initiativet WiFi4EU, fortsätta att stödja tillhandahållandet av lokal trådlös konnektivitet med hög kvalitet på centrala platser för det lokala offentliga livet, inbegripet enheter med ett offentligt uppdrag, t.ex. offentliga myndigheter och leverantörer av offentliga tjänster, samt platser utomhus som är tillgängliga för allmänheten, för att främja unionens digitala vision i lokalsamhällen.

- (26) Bärkraften i den nästa generation av digitala tjänster som är på väg, t.ex. sakernas internet och tillämpningar som förväntas skapa betydande nytta inom flera olika sektorer och för samhället i stort, kommer att kräva oavbruten gränsöverskridande täckning med 5G-system, särskilt för att möjliggöra för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa nyckelområden upplevs som mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området för uppkopplad mobilitet, och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för detta program.
- (27) [...]
- (28) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter eller som förbinder europeiska öar, yttersta randområden eller utomeuropeiska länder och territorier, inbegripet via unionens territorialvatten och medlemsstaternas exklusiva ekonomiska zon, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät, vilket också bidrar till territoriell sammanhållning. Sådana projekt saknar dock ofta kommersiell bärkraft utan offentligt stöd. Dessutom bör stöd vara tillgängligt för att komplettera europeiska högpresterande datorsystemresurser med adekvata anslutningar med terabitkapacitet.

- (29) Åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör använda den teknik som är bäst lämpad för det specifika projektet, samtidigt som bästa balans uppnås mellan senaste teknik i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nåttålighet och kostnadseffektivitet, och bör prioriteras genom arbetsprogram som beaktar de kriterier som fastställs i denna förordning. Utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet kan omfatta passiv infrastruktur för att maximera både socioekonomisk nytta och miljönytta. Slutligen bör hänsyn tas till den potentiella spridningseffekten i form av konnektivitet när åtgärder prioriteras, t.ex. när ett påbörjat projekt kan förbättra affärsnyttan för framtida utbyggnad vilket leder till ytterligare täckning av territorier och befolkning inom områden som hittills saknat täckning.
- (30) Unionen har utvecklat sin egen satellitteknik för PNT (Positioning, Navigation and Timing) i form av Egnos/Galileo och sitt eget jordobservationssystem i form av Copernicus. Både Egnos/Galileo och Copernicus erbjuder avancerade tjänster som innebär stor ekonomisk nytta för offentliga och privata användare. Därför bör all infrastruktur för transport, energi eller digitalisering som finansieras genom programmet – och som utnyttjar PNT- eller jordobservationstjänster – vara tekniskt kompatibel med Egnos/Galileo och Copernicus.
- (31) De positiva resultaten från den första ansökningsomgången med blandfinansiering som utlystes inom ramen för det nuvarande programmet 2017 bekräftade relevansen och mervärdet i att använda EU-bidrag för blandfinansiering tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken och offentliga finansinstitut samt från andra privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap. Programmet bör därför fortsätta att föreskriva riktade ansökningsomgångar som möjliggör en kombination av EU-bidrag och andra finansieringskällor.

- (32) De politiska målen för detta program kommer också att hanteras med hjälp av finansieringsinstrument och budgetgarantier inom de politiska områdena [...] av fonden InvestEU. Programmets åtgärder bör användas för att ta itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer, i synnerhet när åtgärder inte är kommersiellt bärkraftiga, på ett proportionellt sätt och utan att duplicera eller utestänga privat finansiering, och de ska också ha ett klart europeiskt mervärde.
- (33) För att gynna en integrerad utveckling av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens forsknings- och innovationsprogram och de innovativa lösningar som sprids med stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa. I detta syfte kommer synergier med Horisont Europa att säkerställa att a) behov av forskning och innovation inom transport, energi och digitaliseringssektorn i EU identifieras och fastställs inom Horisont Europas strategiska planeringsprocess, b) Fonden för ett sammanlänkat Europa stöder införande och utbyggnad i stor skala av innovativa typer av teknik och lösningar inom områdena transport-, energi- och digital infrastruktur, särskilt när de är ett resultat av Horisont Europa, c) utbytet av information och data mellan Horisont Europa och Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att underlättas, t.ex. genom att teknik från Horisont Europa med en hög grad av marknadsmognad lyfts fram och kan vidareutvecklas genom Fonden för ett sammanlänkat Europa.
- (34) I denna förordning fastställs en finansieringsram för hela perioden 2021–2027 som ska utgöra det särskilda referensbeloppet i den mening som avses i [hänvisningen ska vid behov uppdateras enligt det nya interinstitutionella avtalet: punkt 17 i det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning för Europaparlamentet och rådet under det årliga budgetförfarandet¹⁸].

¹⁸ EUT C 373, 20.12.2013, s. 1.

- (35) På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen för att identifiera nationella reformprioriteringar och övervaka genomförandet av dem. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga nationella reformprogrammen i syfte att ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering och/eller unionsfinansiering. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU och Fonden för ett sammanlänkat Europa, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå, om så är relevant.
- (36) Övergripande finansiella bestämmelser som antas av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget gäller för denna förordning. Dessa regler fastställs i budgetförordningen och bestämmer särskilt förfarandet för uppställning och genomförande av budgeten genom bidrag, upphandling, priser och indirekt genomförande samt föreskriver kontroller av finansiella aktörers ansvar. [Regler som antas på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget gäller även skyddet av unionens budget vid generella brister när det gäller rättsstatsprincipen i medlemsstaterna, eftersom respekten för rättsstatsprincipen är en förutsättning för en sund ekonomisk förvaltning och en verkningsfull EU-finansiering.]
- (37) Typerna av finansiering och metoderna för genomförande enligt denna förordning bör väljas ut på grundval av hur väl de bidrar till uppnåendet av åtgärdernas särskilda mål och åstadkommer resultat, med beaktande av framför allt kostnaderna för kontroller, den administrativa bördan och den förväntade risken för bristande efterlevnad. Detta bör innebära att man överväger användningen av enhetsbelopp, schablonsatser, bidrag till enhetskostnader och finansiering som inte är kopplad till kostnader, i den mening som avses i artikel 125.1 i budgetförordningen.

- [(38) Tredjeländer som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får delta i unionsprogram inom ramen för det samarbete som inrättats genom EES-avtalet, enligt vilket programmen kan genomföras genom ett beslut enligt det avtalet. Tredjeländer får också delta på grundval av andra rättsliga instrument. En särskild bestämmelse bör införas i denna förordning för att bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt.]
- (39) Reglerna för tilldelning av bidrag fastställs i budgetförordningen. För att beakta särdragen hos de åtgärder som stöds av programmet och säkerställa ett enhetligt genomförande i de sektorer som omfattas av programmet är det nödvändigt att lämna ytterligare vägledning om stödberättigande och tilldelningskriterier.

- (40) I enlighet med budgetförordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013¹⁹, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2988/95²⁰, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96²¹ och rådets förordning (EU) 2017/193²² ska unionens ekonomiska intressen skyddas genom proportionella åtgärder, inbegripet förebyggande, upptäckt, korrigering och utredning av oriktigheter och bedrägeri, krav på återbetalning av belopp som gått förlorade, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt samt i tillämpliga fall administrativa sanktioner. I enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 får Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) utföra administrativa utredningar, inbegripet kontroller och inspektioner på plats, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen. I överensstämmelse med förordning (EU) 2017/1939 får Europeiska åklagarmyndigheten utreda och lagföra bedrägeri och annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371²³. I enlighet med budgetförordningen ska varje person eller enhet som tar emot medel från unionen samarbeta fullständigt för att skydda unionens ekonomiska intressen, bevilja kommissionen, Olaf, Europeiska åklagarmyndigheten och Europeiska revisionsrätten de rättigheter och den tillgång som krävs och säkerställa att tredje parter som är involverade i förvaltningen av medel från unionen beviljar likvärdiga rättigheter.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

²⁰ Rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95 av den 18 december 1995 om skydd av Europeiska gemenskapernas finansiella intressen (EGT L 312, 23.12.1995, s. 1).

²¹ Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

²² Rådets förordning (EU) 2017/1939 av den 12 oktober 2017 om genomförande av fördjupat samarbete om inrättande av Europeiska åklagarmyndigheten (EUT L 283, 31.10.2017, s. 1).

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371 av den 5 juli 2017 om bekämpande genom straffrättsliga bestämmelser av bedrägeri som riktar sig mot unionens finansiella intressen (EUT L 198, 28.7.2017, s. 29).

- (41) I enlighet med [uppdatera hänvisning i enlighet med det nya beslutet om utomeuropeiska länder och territorier (ULT): artikel 94 i rådets beslut 2013/755/EU²⁴] är personer och enheter i utomeuropeiska länder och territorier (ULT) berättigade till finansiering, med förbehåll för programmets regler och mål och eventuella ordningar som gäller för den medlemsstat till vilken det berörda utomeuropeiska landet eller territoriet är knutet.
- (42) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, inbegripet stöd inför anslutningen som följer efter de åtaganden som gjorts mot bakgrund av meddelandet *Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan*²⁵.
- (43) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt. När det gäller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör samarbetet mellan en eller flera medlemsstater och ett tredjeland (inklusive energigemenskapen) respektera de villkor som fastställs i artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXX [direktivet om förnybar energi] om behovet av en fysisk koppling till EU.
- (44) I enlighet med punkterna 22 och 23 i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning²⁶ behöver detta program utvärderas på grundval av information som samlats in till följd av särskilda övervakningskrav, samtidigt som överreglering och administrativa bördor undviks, särskilt för medlemsstaterna. Utvärderingar bör göras av kommissionen och delges Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén i syfte att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på programmets övergripande mål.

²⁴ EUT L 344, 19.12.2013, s. 1.

²⁵ COM(2018) 65.

²⁶ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

- (45) Korrekta övervaknings- och rapporteringsåtgärder, inbegripet indikatorer, bör införas för rapportering om programmets framsteg mot de allmänna och särskilda mål som fastställs i denna förordning. Systemet för resultatrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in ändamålsenligt, resurseffektivt och rätttidigt. Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionens medel för att samla in relevanta data för programmet.
- (46) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om antagande av arbetsprogram. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁷.
- (47) I syfte att vid behov anpassa de indikatorer som används för övervakning av programmet, de vägledande procentsatser för budgetmedel som tilldelas vart och ett av de särskilda målen i transportsektorn och definitionen av stomnätskorridorerna, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen, med avseende på ändringar av delarna I, II och III i bilagan till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

²⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (48) Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 bör av tydlighetsskäl upphävas. Artikel 29 i förordning (EU) nr 1316/2013, som ändrar bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010²⁸ i fråga om förteckningen över godskorridorer, bör dock fortsätta att gälla.
- (49) För att möjliggöra ett rättidigt antagande av de genomförandeakter som föreskrivs i denna förordning är det nödvändigt att den träder i kraft omedelbart efter det att den offentliggjorts.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad *programmet*).

Här fastställs målen för programmet, budgeten för perioden 2021–2027, formerna för unionsfinansiering och reglerna för tillhandahållande av sådan finansiering.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *åtgärd*: verksamhet som har identifierats som ekonomiskt och tekniskt oberoende, som har en fast tidsram och som krävs för att genomföra ett projekt.
- b) *alternativa bränslen*: alternativa bränslen enligt vad som definieras i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU.
- c) [...]
- d) *blandfinansieringsinsats*: åtgärder som stöds genom EU-budgeten, inbegripet blandfinansieringsinstrument i enlighet med artikel [2.6] i förordning (EU, Euratom) 2018/XXX (nedan kallad *budgetförordningen*), i vilka icke-återbetalningspliktiga former av stöd och/eller finansieringsinstrument från EU-budgeten kombineras med återbetalningspliktiga former av stöd från institutioner för utvecklingsfinansiering eller andra offentliga finansinstitut, kommersiella finansinstitut och investerare.

- e) *övergripande nät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.
- f) *stomnät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
- g) *stomnätskorridor*: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013, förtecknade i del III i bilagan till den här förordningen.
- ga) *gränsöverskridande länk*: inom transportsektorn, ett projekt av gemensamt intresse som säkerställer kontinuitet för TEN-T-nätet mellan två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett grannland.
- gb) *felande länk*: inom transportsektorn, en felande infrastrukturkomponent i TEN-T-nätet som hindrar TEN-T-nätets kontinuitet och kräver investeringar i en infrastrukturkomponent.
- gc) *infrastruktur med dubbla användningsområden*: en transportnätsinfrastruktur som tillgodoser både försvarssektorns och den civila sektorns behov.
- h) *gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi*: ett projekt som är stödberättigande eller kan vara stödberättigande inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan minst två medlemsstater eller arrangemang mellan minst en medlemsstat och ett eller flera tredjeländer i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXX²⁹ [direktivet om förnybar energi], och som rör planering för eller utbyggnad av förnybar energi, i enlighet med de kriterier som fastställs i del IV i bilagan till den här förordningen.
- i) *infrastruktur för digital konnektivitet*: nät med mycket hög kapacitet, 5G-system, lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet, stomnät, samt digitala driftplattformar som är direkt förknippade med infrastruktur för transport och energi.

²⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXX om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L, ..., s.).

- j) *5G-system*: en uppsättning element för digital infrastruktur som är baserade på globalt överenskomna standarder för mobil och trådlös kommunikationsteknik som används för konnektivitet och mervärdestjänster med avancerade prestanda, i form av t.ex. mycket höga datahastigheter och mycket hög datakapacitet, kommunikationer med låg latens och ultrahög tillförlitlighet eller stöd till ett stort antal anslutna enheter.
- k) *5G-korridor*: en transportled, i form av väg, järnväg eller inre vattenväg, som har full täckning från infrastruktur för digital konnektivitet och särskilt 5G-system, vilket ger möjlighet till oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster, t.ex. uppkopplad och automatiserad mobilitet eller liknande smarta mobilitetstjänster för järnvägar.
- l) *digitala driftplattformar direkt förknippade med infrastruktur för energi och transport*: fysiska och virtuella resurser för informations- och kommunikationsteknik (IKT) som fungerar med kommunikationsinfrastrukturen som grund och som stöder överföring, lagring, behandling och analys av infrastrukturdata som rör transport och/eller energi.
- m) *projekt av gemensamt intresse*: projekt som fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013, i förordning (EU) nr 347/2013 eller i artikel 8 i den här förordningen.
- n) *studier*: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartläggningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang.
- o) *socioekonomiska drivkrafter*: enheter vilka genom sitt uppdrag, sin karaktär eller sin lokalisering direkt eller indirekt kan skapa socioekonomiska fördelar för medborgare, företag och lokalsamhällen som finns i deras omgivningar.
- p) *tredjeland*: ett land som inte är medlem i Europeiska unionen.
- q) *nät med mycket hög kapacitet*: nät med mycket hög kapacitet enligt vad som definieras i artikel [2.2] i direktiv (EU) 2018/XXX [europeisk kodex för elektronisk kommunikation].

- r) *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.

Artikel 3

Mål

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp, territoriell sammanhållning och integrering av den inre marknaden och med tonvikt på synergier mellan sektorer.
2. Programmet har följande särskilda mål:
 - a) Inom transportsektorn:
 - i) Att i enlighet med målen i förordning (EU) nr 1315/2013 bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva, sammanlänkade och multimodala nät och infrastruktur för smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet.
 - ii) Att bidra till utvecklingen av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden (civilt och militärt) för att förbättra den militära mobiliteten i och utanför EU.
 - b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen och säkerställa försörjningstrygghet, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.

- c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till utbyggnaden av nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stamnät samt till digitaliseringen av transport- och energinäten.

Artikel 4

Budget

1. Finansieringsramen för genomförandet av programmet för perioden 2021–2027 ska vara [42 265 493 000 EUR i löpande priser].
2. Detta belopp ska fördelas enligt följande:
 - a) [30 615 493 000 EUR] för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka
 - i) [12 830 000 000 EUR] från klustret för europeiska strategiska investeringar,
 - ii) [11 285 493 000 EUR] [överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden],
 - iii) [6 500 000 000 EUR] från klustret för försvar, för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii.
 - b) [8 650 000 000 EUR] för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka upp till 15 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
 - c) [3 000 000 000 EUR] för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c.
3. Kommissionen får inte avvika från de belopp som avses i led 2 a ii.

4. Upp till 1 % av det belopp som avses i punkt 1 får användas för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser.
5. Om den åtgärd som ett budgetmässigt åtagande ska täcka sträcker sig över mer än ett budgetår får åtagandet delas upp i årliga delåtaganden.
6. Utan att det påverkar tillämpningen av budgetförordningen kan utgifter för åtgärder till följd av projekt som ingår i det första arbetsprogrammet vara stödberättigande från och med den 1 januari 2021.
7. [Beloppet från Sammanhållningsfonden ska överföras i enlighet med denna förordning, med förbehåll för punkt 8 och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14.2 b.]
8. [När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska 30 % av dessa belopp göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller 70 % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.]
- 8a. Det belopp som överförs från Sammanhållningsfonden får inte användas för att finansiera sektorsövergripande arbetsprogram och blandfinansieringsinsatser.

9. Medel anslagna till medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning får på deras begäran överföras till programmet. Kommissionen ska förvalta dessa medel direkt i enlighet med [artikel 62.1 a] i budgetförordningen eller indirekt i enlighet med led c i den artikeln. Dessa medel ska användas till förmån för den berörda medlemsstaten.

[Artikel 5

Tredjeländer som är associerade till programmet

1. Programmet ska vara öppet för följande tredjeländer:
- a) Medlemmar av Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), i enlighet med villkoren i EES-avtalet.
 - b) Anslutande länder, kandidater och potentiella kandidater, i enlighet med de allmänna principer och villkor som fastställs för deras länders deltagande i unionens program i ramavtal och associeringsrådsbeslut för respektive land, eller liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som föreskrivs i avtal mellan unionen och dessa länder.
 - c) Länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, i enlighet med de allmänna principer och villkor som fastställs för dessa länders deltagande i unionens program i enlighet med ramavtal och associeringsrådsbeslut för respektive land, eller liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som finns i avtal mellan unionen och dessa länder.
 - d) Andra tredjeländer i enlighet med villkor i respektive särskilt avtal som täcker ett lands deltagande i unionens program, förutsatt att avtalet

- säkerställer en rättvis balans vad gäller bidrag från och förmåner till det tredjeland som deltar i unionsprogrammen,
- föreskriver villkor för deltagande i programmen, inbegripet beräkning av ekonomiska bidrag till de enskilda programmen och deras administrativa kostnader; dessa bidrag ska utgöra inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel [21.5] i budgetförordningen,
- inte ger tredjelandet beslutsbefogenheter i fråga om programmet,
- garanterar unionens rätt att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning och att skydda sina ekonomiska intressen.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 i förordning (EU) nr 1315/2013 får de tredjeländer som avses i punkt 1, och enheter som är etablerade i dessa länder, inte ta emot ekonomiskt stöd inom ramen för denna förordning, utom i de fall det krävs för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse och på de villkor som fastställs i arbetsprogrammen och som avses i artikel 19.]

Artikel 6

Genomförande av och former för EU-finansiering

1. Programmet ska genomföras genom direkt förvaltning i enlighet med budgetförordningen eller indirekt förvaltning genom organ som avses i artikel [62.1 c] i budgetförordningen.
2. Programmet får tillhandahålla unionsbidrag i alla former som anges i budgetförordningen, särskilt bidrag och upphandling. Det får bidra till blandfinansieringsinsatser i enlighet med InvestEU-förordningen och avdelning X i budgetförordningen. Unionsbidraget till blandfinansieringssatser får inte överstiga 10 % av det budgetbelopp som anges i artikel 4.1 med undantag för det belopp som överförs från Sammanhållningsfonden.

3. Kommissionen får till genomförandeorgan delegera befogenheter att genomföra delar av programmet i enlighet med artikel [69] i budgetförordningen, i syfte att uppnå en optimal och effektiv förvaltning av programmet i transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
4. Bidrag till en ömsesidig försäkringsmekanism får täcka risken i samband med återkrav av medel från mottagare och ska betraktas som en tillräcklig garanti enligt budgetförordningen. Bestämmelserna i [artikel X i] förordning XXX [den förordning som efterföljer förordningen om garantifonden] ska tillämpas.

Artikel 7

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater eller arrangemang mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i direktiv (EU) 2018/XXX [direktivet om förnybar energi]. Dessa projekt ska väljas ut i enlighet med de kriterier och de förfaranden som fastställs i del IV i bilagan till denna förordning.
2. Senast den 31 december 2019 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 23 d i denna förordning, för att precisera urvalskriterierna och närmare fastställa processen för urval av projekt, och offentliggöra metoderna för bedömning av hur projekten uppfyller de allmänna kriterierna och bedömning av övergripande kostnader och nytta som anges i del IV i bilagan.
3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.

4. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till unionsfinansiering av bygg- och anläggningsarbeten om de uppfyller följande ytterligare kriterier:
- a) Den projektspecifika kostnads-nyttoanalysen i enlighet med punkt 3 i del IV i bilagan styrker att det finns betydande kostnadsbesparingar och/eller fördelar när det gäller systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation.
 - b) Sökanden visar att projektet inte skulle förverkligas utan bidraget, eller att projektet inte kan bli kommersiellt bärkraftigt utan bidraget. Denna analys ska ta hänsyn till eventuella intäkter till följd av stödsystem.
5. Bidraget till bygg- och anläggningsarbeten ska stå i proportion till de kostnadsbesparingar och/eller fördelar som avses i punkt 2.b i del IV i bilagan, och får inte överstiga det belopp som krävs för att säkerställa att projektet förverkligas eller kan bli kommersiellt bärkraftigt.
6. För att underlätta gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska det i programmet föreskrivas en möjlighet till samordnad finansiering med det stödjande ramverk för utbyggnaden av förnybar energi som avses i artikel 3.5 i [direktivet om förnybar energi (EU) 2018/XXXX] och den unionsfinansieringsmekanism för förnybar energi som avses i artikel 33 i [förordning (EU) 2018/XXXX om styrningen av energiunionen]. Det belopp som anges i artikel 4.2 b och som är avsatt till mål för förnybar energi, i synnerhet medel som är tillgängliga för detta ändamål, får användas för att medfinansiera den unionsfinansieringsmekanism för förnybar energi som inrättats i enlighet med [förordning (EU) 2018/XXXX om styrningen av energiunionen]. Särskilda bestämmelser om medfinansiering mellan delen om gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi inom ramen för FSE och den unionsfinansieringsmekanism för förnybar energi som avses i artikel 33 i förordning [styrningen] ska anges i genomförandeakten om finansieringsmekanismen för förnybar energi och i tid för FSE-förordningens ikraftträdande.

Artikel 8

Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet

1. Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska bidra till det särskilda mål som föreskrivs i artikel 3.2 c.
2. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.
3. Utan att det påverkar de tilldelningskriterier som fastställs i artikel 13 ska prioriteringen av finansiering fastställas med beaktande av följande kriterier:
 - a) Åtgärder som bidrar till utbyggnad av och tillgång till nät med mycket hög kapacitet och 5G-system som kan erbjuda gigabitkonnektivitet i områden där socioekonomiska drivkrafter är belägna ska prioriteras, med beaktande av deras konnektivitetsbehov och det ytterligare område som får täckning i enlighet med del V i bilagan. Särskild utbyggnad med avseende på socioekonomiska drivkrafter kan stödjas om detta inte är ekonomiskt oproportionerligt eller fysiskt ogenomförbart.
 - b) Åtgärder som bidrar till att lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet kan erbjudas i lokalsamhällen, i enlighet med del V i bilagan.
 - c) I fråga om åtgärder som bidrar till utbyggnaden av 5G-system ska utbyggnaden av 5G-korridorer, inbegripet i de transeuropeiska transportnäten, prioriteras, med beaktande av den socioekonomiska relevansen av alla nuvarande installerade tekniska lösningar inom ramen för en framåtblickande strategi. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa täckning längs större transportleder så att oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster möjliggörs. En vägledande förteckning över projekt som kan få stöd ingår i del V i bilagan.

- d) Projekt som syftar till utbyggnaden eller förstärkningen av gränsöverskridande stomnät som länkar unionen till tredjeländer och stärker länkar mellan nät för elektronisk kommunikation inom unionens territorium, inklusive undervattenskablar, ska prioriteras i enlighet med i vilken mån projektet väsentligt bidrar till att öka dessa elektroniska kommunikationsnätets prestanda, tålighet och kapacitet.
- e) [...]
- f) I fråga om projekt för utbyggnad av digitala driftplattformar ska åtgärder prioriteras på grundval av senaste teknik, med beaktande av t.ex. driftskompatibilitet, cybersäkerhet, dataskydd och återanvändning.
- g) Den teknik som används ska bedömas utifrån hur lämplig den är för det specifika projektet, samtidigt som den bästa avvägningen mellan olika typer av senaste teknik uppnås i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nätens tålighet och kostnadseffektivitet.

KAPITEL II

BERÄTTIGANDE

Artikel 9

Stödberättigande åtgärder

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som avses i artikel 3 är berättigande till finansiering. Dessa åtgärder omfattar studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna.
2. I transportsektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
 - a) Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade och multimodala nät för utveckling av infrastruktur för järnväg, väg, inre vattenvägar och sjöfart.
 - i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör gränsöverskridande länkar och felande länkar såsom de som förtecknas i del III i bilagan till denna förordning samt urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.

- ii) Åtgärder som rör gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, såsom de som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen, åtgärder som rör komponenter av det övergripande nätet som finns i medlemsstater som inte har någon landgräns till någon annan medlemsstat och åtgärder som rör studier för att utveckla det övergripande nätet.
 - iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i de yttersta randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
 - iv) Åtgärder till stöd för projekt av gemensamt intresse för att koppla ihop det transeuropeiska nätet med infrastrukturnät i grannländer, enligt vad som definieras i artikel 8.1 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - v) Åtgärder som rör kusthamnar och inlandshamnar i det övergripande nätet i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.
- b) Åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet:
- i) Åtgärder till stöd för sjömotorvägar i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - ii) Åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, i enlighet med artikel 31 i förordning (EU) nr 1315/2013, för respektive transportsätt, särskilt följande:
 - För järnvägar: ERTMS.
 - För inre vattenvägar: flodinformationstjänster.
 - För vägtransporter: ITS.
 - För sjöfart: VTMS och e-tjänster för sjöfart, inbegripet tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom en enda kontaktpunkt för sjöfart, system för hamnsamverkan och relevanta tullinformationssystem.

- För luftfart: system för flygledningstjänst, särskilt de som följer av Sesar-systemet.
 - iii) Åtgärder till stöd för hållbara godstransporttjänster i enlighet med artikel 32 i förordning (EU) nr 1315/2013 och åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg vid källan, inklusive eftermodifiering av befintlig rullande materiel.
 - iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för alternativa bränslen, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - v) Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet, särskilt när det gäller påverkan på korridorer/nät, i enlighet med artikel 3 o i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - vi) Åtgärder för genomförande av säker och trygg infrastruktur och mobilitet, i enlighet med artikel 34 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - vii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens tålighet, inklusive gentemot klimatförändringar och naturkatastrofer.
 - viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet för alla användare i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - ix) Åtgärder som anpassar transportinfrastrukturen för säkerhets- och in- och utresekontrollsändamål.
 - c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för att utveckla dubbla användningsområden (civilt och militärt) för transportinfrastrukturen.
3. I energisektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:

- a) Åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse enligt vad som fastställs i artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013.
- b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, inklusive innovativa lösningar samt lagring av förnybar energi, och utformningen av dem, enligt vad som definieras i del IV i bilagan till denna förordning, och under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 i denna förordning uppfylls.

4. I digitaliseringssektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:

- a) Åtgärder till stöd för utveckling av och tillgång till nät med mycket hög kapacitet och 5G-system som kan erbjuda gigabitkonnektivitet i områden där socioekonomiska drivkrafter är belägna.
- b) Åtgärder till stöd för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet i lokalsamhällen, utan kostnad och utan diskriminerande villkor.
- c) Åtgärder för genomförande av oavbruten täckning med 5G-system för alla större transportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten.
- d) Åtgärder till stöd för utbyggnad av stomnät, inbegripet undervattenskablar, inom och mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer.
- e) [...]
- f) Åtgärder för införande av krav på infrastruktur för digital konnektivitet som rör gränsöverskridande projekt inom transport- eller energiområdet och/eller som stöder digitala driftplattformar som är direkt förknippade med transport- eller energiinfrastruktur.

En vägledande förteckning över stödberättigande projekt i digitaliseringssektorn finns i del V i bilagan.

Artikel 10

Synergier

1. Åtgärder som bidrar till att ett eller flera av målen uppnås för minst två sektorer, enligt vad som föreskrivs i artikel 3.2 a, b och c, ska vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning. Dessa åtgärder ska genomföras genom särskilda sektorsövergripande arbetsprogram som gäller minst två sektorer, innehåller särskilda tilldelningskriterier och finansieras genom budgeten för de sektorer som ingår.
2. Inom var och en av transport-, energi- och digitaliseringssektorn kan åtgärder som är stödberättigande i enlighet med artikel 9 omfatta kompletterande element enligt vad som föreskrivs i respektive artikel 9.2, 9.3 och 9.4, under förutsättning att de uppfyller samtliga följande krav:
 - a) Kostnaderna för dessa kompletterande element överstiger inte 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader. och
 - b) Dessa kompletterande element rör transport-, energi- eller digitaliseringssektorn. och
 - c) Dessa kompletterande element ger möjlighet att väsentligt förbättra åtgärdens nytta i fråga om socioekonomi, klimat eller energi.

Artikel 11

Stödberättigade enheter

1. Utöver de kriterier som anges i artikel [197] i budgetförordningen ska de kriterier för stödberättigande som fastställs i denna artikel tillämpas.
2. Följande enheter är berättigade till stöd:
 - a) Rättsliga enheter som är etablerade i en medlemsstat.
 - b) Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som är associerat till programmet eller i utomeuropeiska länder och territorier.

- c) Rättsliga enheter som skapats enligt unionslagstiftning och internationella organisationer om detta föreskrivs i arbetsprogrammen.
3. Fysiska personer är inte berättigade till stöd.
4. Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som inte är associerat till programmet kan i undantagsfall vara stödberättigade enligt programmet när det är nödvändigt för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse eller ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
5. Endast förslag som lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av internationella organisationer, gemensamma företag eller offentliga eller privata företag eller organ är stödberättigande. En medlemsstat får besluta att förslag till ett särskilt arbetsprogram eller särskilda kategorier av ansökningar får lämnas in utan dess samtycke. I sådana fall ska detta på begäran av den berörda medlemsstaten anges i det berörda arbetsprogrammet och den berörda ansökningsomgången.

Artikel 11a

Särskilda krav för berättigande avseende stöd till transportinfrastruktur med dubbla användningsområden (civilt och militärt)

1. För åtgärder som rör stöd till sådan transportinfrastruktur med dubbla användningsområden (civilt och militärt) som avses i artikel 9.2 c ska följande ytterligare krav för berättigande gälla:
- a) Förslag ska lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av rättsliga enheter som är etablerade i medlemsstater.
- b) Åtgärderna ska finnas i TEN-T-stomnätet eller i det övergripande TEN-T-nätet och ska motsvara de avsnitt eller knutpunkter som identifierats av medlemsstaterna i bilagorna till *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*, som antogs av rådet den 20 november 2018³⁰.

³⁰ ST 13674/18

- c) Åtgärderna kan röra både uppgradering av befintliga infrastrukturkomponenter eller skapande av nya infrastrukturkomponenter för att förbättra den militära mobiliteten i TEN-T-nätet med beaktande av de krav på infrastruktur som fastställs i bilagorna till *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*, teknisk och ekonomisk genomförbarhet och relevans för dubbla användningsområden.
- d) Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 är hela kostnaden för infrastrukturen med dubbla användningsområden stödberättigande från det belopp som anges i artikel 4.2 a iii. Åtgärder som genomför en nivå av krav på infrastruktur som är högre än den nivå som krävs för dubbla användningsområden är stödberättigande; kostnaden för dessa ska dock endast vara stödberättigande upp till den kostnadsnivå som motsvarar den nivå av krav som är nödvändig för dubbla användningsområden. Åtgärder som rör infrastruktur som endast används för militära ändamål ska inte vara stödberättigande.
- e) Åtgärder i enlighet med denna artikel ska endast finansieras från beloppet i artikel 4.2 a iii.

2. Kommissionen ska anta en genomförandeakt som vid behov anger de krav på infrastruktur som gäller för vissa kategorier av åtgärder som rör infrastruktur med dubbla användningsområden.

KAPITEL III

BIDRAG

Artikel 12

Bidrag

Bidrag inom programmet ska tilldelas och förvaltas i enlighet med avdelning [VIII] i budgetförordningen.

Artikel 13

Tilldelningskriterier

1. Öppna tilldelningskriterierna ska definieras i de arbetsprogram som avses i artikel 19 och i ansökningsomgångarna, med beaktande av följande element, i den mån det är tillämpligt:
 - a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad).
 - b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, driftskompatibilitet och åtkomst.
 - c) Den gränsöverskridande dimensionen.
 - d) Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
 - e) Åtgärdens mognad i fråga om projektutveckling.
 - f) Den föreslagna genomförandeplanens sundhet.
 - g) Unionsstödet som katalysator för investeringar.
 - h) Behovet av att övervinna finansiella hinder, såsom otillräcklig kommersiell bärkraft eller brist på marknadsfinansiering.

- i) Samstämmighet med unionens energi- och klimatplaner och nationella energi- och klimatplaner.
- 2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska beakta, om så är relevant, tåligheten mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.
- 3. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska säkerställa, om så är relevant enligt vad som anges i arbetsprogrammen, att åtgärder som stöds av program som omfattar PNT-teknik (Positioning, Navigation and Timing) är tekniskt kompatibla med EGNOS/Galileo och Copernicus.
- 4. För transportsektorn ska bedömningen av förslag gentemot de tilldelningskriterier som avses i punkt 1, i tillämpliga fall, säkerställa att föreslagna åtgärder är förenliga med arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakter i enlighet med artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och beakta det rådgivande yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren i enlighet med artikel 45.8 i den förordningen.
- 5. När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska de tilldelningskriterier som definieras i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta de villkor som fastställs i artikel 7.4.
- 6. När det gäller åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse avseende digital konnektivitet ska de tilldelningskriterier som definieras i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta de villkor som fastställs i artikel 8.3.

Artikel 14

Samfinansieringssatser

- 1. För studier får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden. För studier som finansieras med medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som anges i punkt 2 b.

2. För bygg- och anläggningsarbeten i transportsektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
- a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a i får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst 50 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktur för säkerhets- och trygghets- och in- och utresekontrollssändamål i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder i de yttersta randområdena.
 - aa) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst 85 % om de nödvändiga medlen överförs till programmet i enlighet med artikel 4.9.
 - b) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som avses i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser]. Dessa samfinansieringssatser får ökas till högst 85 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt och för åtgärder som rör felande länkar.
 - c) När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande länkar får de ökade högsta samfinansieringssatser som föreskrivs i leden a och b tillämpas endast på åtgärder som för sin planering och sitt genomförande kan påvisa en hög integreringsgrad i samband med det tilldelningskriterium som avses i artikel 13.1 c, till exempel genom inrättande av ett gemensamt projektföretag, en gemensam administrativ struktur, en bilateral rättslig ram eller en genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013.

3. För bygg- och anläggningsarbeten i energisektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
- a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden.
 - b) Samfinansieringssatserna får ökas till högst 75 % för åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och som, med ledning av det underlag som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 347/2013, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller omfattar mycket innovativa lösningar.
4. För bygg- och anläggningsarbeten i digitaliseringssektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla: För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas upp till 50 % för åtgärder med en stark gränsöverskridande dimension, t.ex. oavbruten täckning med 5G-system längs större transportleder eller utbyggnad av stamnät mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer, och upp till 75 % för åtgärder för genomförande av gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter. Åtgärder för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet i lokalsamhällen får, när de genomförs via bidrag till låga belopp, finansieras genom ekonomiskt stöd från unionen med upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om samfinansiering.
5. Den högsta samfinansieringssatsen för åtgärder som väljs ut i sektorsövergripande arbetsprogram som avses i artikel 10 ska vara den högsta av respektive högsta samfinansieringssats för de sektorer som berörs.

Artikel 15

Stödberättigande kostnader

Utöver de kriterier som anges i artikel [186] i budgetförordningen ska följande kriterier för stödberättigande kostnader tillämpas:

- a) Endast utgifter som uppstått i medlemsstaterna kan vara stödberättigande, förutom då projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi berör det territorium i ett eller flera tredjeländer som avses i artikel 5 eller artikel 11.4 i denna förordning, eller internationellt vatten, och åtgärden krävs för att målen för projektet i fråga ska kunna uppnås.
- b) Kostnaderna för utrustning, anläggningar och infrastruktur som av bidragsmottagaren behandlas som kapitalutgifter får vara stödberättigande i sin helhet.
- c) Utgifter för förvärv av mark ska inte vara stödberättigande, förutom medel som överförs från Sammanhållningsfonden i transportsektorn i enlighet med artikel 58 i förordning (EU) XXX om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Europeiska havs- och fiskerifonden, samt ekonomiska regler för dessa och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet och Instrumentet för gränsförvaltning och visering.
- d) De stödberättigande kostnaderna ska inte inbegripa mervärdesskatt (nedan kallad moms).

Artikel 16

Kombinering av bidrag med andra finansieringskällor

- 1. Bidrag får användas tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken eller nationella utvecklingsbanker eller andra offentliga finansinstitut samt från privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap.
- 2. Den användning av bidrag som avses i punkt 1 får genomföras genom riktade ansökningsomgångar.

Artikel 17

Nedsättning eller uppsägning av bidrag

1. Utöver de skäl som anges i artikel [131.4] i budgetförordningen kan bidraget komma att sättas ned av följande skäl:
 - a) Åtgärden har inte inletts inom ett år, om det gäller studier, eller två år, om det gäller bygg- och anläggningsarbeten, efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.
 - b) Efter en översyn av framstegen med åtgärden har det konstaterats att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att åtgärdens mål sannolikt inte kommer att nås.
2. Bidragsöverenskommelsen får ändras eller sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.
3. Innan ett beslut om nedsättning eller uppsägning av ett bidrag fattas, ska en helhetsbedömning av ärendet göras och de berörda bidragsmottagarna ska ges möjlighet att lägga fram sina synpunkter inom en rimlig tidsfrist.

Artikel 18

Kumulativ, kompletterande och kombinerad finansiering

1. En åtgärd som har fått stöd genom programmet kan också erhålla ett bidrag från något annat unionsprogram, inbegripet fonder med delad förvaltning, under förutsättning att bidragen inte täcker samma kostnader. Bestämmelserna för varje bidragande unionsprogram ska tillämpas för dess respektive bidrag till åtgärden. Den kumulativa finansieringen får inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden och stödet från de olika unionsprogrammen får beräknas proportionellt i enlighet med de dokument som anger villkoren för stödet.

2. Åtgärder som uppfyller följande kumulativa, jämförande villkor, nämligen
- a) att de har bedömts i en ansökningsomgång enligt programmet,
 - b) att de uppfyller minimikvalitetskraven i den ansökningsomgången,
 - c) att de inte kan finansieras i den ansökningsomgången på grund av begränsningar i fråga om budgetmedel,

får erhålla stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden, eller Sammanhållningsfonden, i enlighet med artikel [67.5] i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser], förutsatt att åtgärderna är förenliga med målen för programmet i fråga. Bestämmelserna för den fond som ger stöd ska tillämpas.

KAPITEL IV

PROGRAMPLANERING, ÖVERVAKNING, UTVÄRDERING OCH KONTROLLER

Artikel 19

Arbetsprogram

1. Programmet ska genomföras med hjälp av sådana arbetsprogram som avses i artikel 110 i budgetförordningen.
2. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom en genomförandeakt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22 i denna förordning. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.
3. Inom energisektorn ska särskild uppmärksamhet ägnas åt projekt av gemensamt intresse och därmed sammanhängande åtgärder som syftar till att ytterligare integrera den inre marknaden för energi, avskaffa energiisolering och undanröja flaskhalsar i elnäten, med betoning på de projekt som bidrar till att uppnå sammanlänkingsmålet på minst 10 % och projekt som bidrar till att synkronisera elsystemen med EU:s nät.

Artikel 19a

Tilldelning av ekonomiskt stöd från unionen

1. Efter varje ansökningsomgång på grundval av ett sådant arbetsprogram som avses i artikel 19 ska kommissionen, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22, besluta om storleken på det ekonomiska stöd som ska tilldelas de utvalda projekten eller delar av dessa. Kommissionen ska ange villkor och metoder för deras genomförande.

2. Kommissionen ska underrätta de berörda bidragsmottagarna och medlemsstaterna om det ekonomiska stöd som ska tilldelas. Detta gäller även ändringar av bidragsbeloppen under genomförandet av bidragsöverenskommelserna och de slutliga belopp som betalas ut.
3. För åtgärder på deras territorium ska kommissionen ge medlemsstaterna tillgång till de rapporter som bidragsmottagarna lämnar in, i enlighet med respektive bidragsöverenskommelse.

Artikel 20

Övervakning och rapportering

1. Indikatorer för rapportering om programmets uppfyllelse av de allmänna och särskilda målen i artikel 3 anges i del I i bilagan.
2. För att säkerställa en effektiv bedömning av programmets framsteg när det gäller att uppnå målen, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 med avseende på att ändra del I i bilagan för att se över eller komplettera indikatorerna där så krävs och för att komplettera denna förordning med bestämmelser om inrättandet av en ram för övervakning och utvärdering.
3. Systemet för resultatrapportering ska säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in resurseffektivt, ändamålsenligt och rättidigt. För detta ändamål ska proportionella rapporteringskrav ställas på mottagarna av unionens medel och, i förekommande fall, medlemsstaterna.

Artikel 21

Utvärdering

1. Utvärderingar ska utföras i god tid för att kunna användas i beslutsprocessen.
2. Interimsutvärderingen av programmet ska göras när det föreligger tillräcklig information om genomförandet av programmet, dock senast fyra år efter det att programmet började genomföras.

3. Vid slutet av programmets genomförande, dock senast fyra år efter slutet av den period som anges i artikel 1, ska en slututvärdering av programmet genomföras av kommissionen.
4. Kommissionen ska överlämna slutsatserna från dessa utvärderingar tillsammans med sina egna kommentarer till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Artikel 22

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av FSE:s samordningskommitté, som kan sammanträda i olika konstellationer beroende på ämne. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 23

Delegerade akter

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 i denna förordning med avseende på följande:
 - a) För att inrätta en ram för övervakning och utvärdering baserat på de indikatorer som anges i del I i bilagan.
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) För att komplettera del IV i bilagan, när det gäller identifiering av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. För att upprätta och uppdatera förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi på sin webbplats.

2. Med förbehåll för artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 i denna förordning med avseende på följande:
 - c) För att ändra del III i bilagan när det gäller definitionen av transportkorridorer i stomnätet, och i förväg identifierade avsnitt i det övergripande nätet
 - e) Ändringar av del V av bilagan, när det gäller identifiering av projekt av gemensamt intresse som avser digital konnektivitet.

Artikel 24

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 23 ska ges till kommissionen till och med den 31 december 2028.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 23 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 23 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 25

Information, kommunikation och publicitet

1. Mottagarna av unionsfinansiering ska framhålla unionsfinansieringens ursprung och säkerställa dess synlighet (i synnerhet när de framhåller åtgärderna och deras resultat) genom att tillhandahålla enhetlig, verkningsfull och proportionell riktad information till olika målgrupper, däribland medierna och allmänheten.
2. Kommissionen ska vidta informations- och kommunikationsåtgärder avseende programmet och dess åtgärder och resultat. Medel som tilldelats programmet ska också bidra till den strategiska kommunikationen om unionens politiska prioriteringar, i den mån de har anknytning till de mål som avses i artikel 3.

Artikel 26

Skydd av unionens ekonomiska intressen

Om ett tredjeland deltar i programmet genom ett beslut enligt ett internationellt avtal eller i enlighet med något annat rättsligt instrument, ska tredjelandet bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt. När det gäller Olaf ska dessa rättigheter innefatta rätten att utföra utredningar, däribland kontroller och inspektioner på plats, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf).

KAPITEL VI

ÖVERGÅNGS- OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27

Upphävande och övergångsbestämmelser

1. Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 ska upphöra att gälla.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska den här förordningen inte påverka fortsatt genomförande eller ändringar av de åtgärder som berörs fram till dess att de avslutas, enligt förordning (EU) nr 1316/2013, som ska fortsätta att tillämpas för de berörda åtgärderna fram till dess att de avslutas.
3. Finansieringsramen för programmet får också omfatta de utgifter för tekniskt och administrativt bistånd som är nödvändiga för övergången mellan programmet och de åtgärder som antagits inom ramen för föregångaren, Fonden för ett sammanlänkat Europa enligt förordning (EU) nr 1316/2013.
4. Vid behov får anslag föras in i budgeten efter 2027 för att täcka de kostnader som föreskrivs i artikel 4.5 i denna förordning, i syfte att möjliggöra förvaltning av åtgärder som inte slutförts den 31 december 2027.

Artikel 28

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

DEL I – INDIKATORER

Programmet kommer att övervakas noggrant, på grundval av en uppsättning indikatorer som är avsedda att mäta i vilken grad de allmänna och särskilda målen har uppnåtts, för att därigenom kunna minimera de administrativa bördorna och kostnaderna. Uppgifter kommer därför att samlas in för följande nyckelindikatorer:

Sektorer	Särskilda mål	Indikatorer
Transport	Effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet	Antal gränsöverskridande och felande länkar som åtgärdas genom stöd från FSE (inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i TEN-T-stomnätet)
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till digitalisering av transporter, särskilt genom utbyggnad av ERTMS, flodinformationstjänster, ITS, VTMS/e-tjänster för sjöfart och Sesar.
		Antal leveranspunkter för alternativa bränslen som inrättas eller uppgraderas med stöd från FSE
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till säkra transporter
	Utveckling av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden (civilt och militärt)	Antal komponenter i form av transportinfrastruktur som anpassas till krav på dubbla användningsområden (civilt och militärt)

Energi	Bidrag till sammanlänknings- och marknadsintegration	Antal FSE-åtgärder som bidrar till projekt för sammanlänkning av medlemsstaternas energinät och undanröjer interna hinder
	Trygg energiförsörjning	Antal FSE-åtgärder som bidrar till projekt för säkerställande av tåliga gasnät
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till smartare digitaliserade nät och ökad kapacitet för energilagring
	Hållbar utveckling genom ökade möjligheter till minskade koldioxidutsläpp	Antal FSE-åtgärder som bidrar till projekt som ger möjlighet till ökat marknadsgenomslag för förnybar energi i energisystemen
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi
Digitalisering	Bidrag till utbyggnaden av infrastruktur för digital konnektivitet i hela Europeiska unionen	Nya anslutningar till nät med mycket hög kapacitet för socioekonomiska drivkrafter och [...] anslutningar med mycket hög kvalitet för lokalsamhällen
		Antal FSE-åtgärder som möjliggör 5G-konnektivitet längs med transportleder
		Antal FSE-åtgärder som möjliggör nya anslutningar till nät med mycket hög kapacitet
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till digitaliseringen av energi- och transportsektorerna

DEL II: VÄGLEDANDE PROCENTSATSER FÖR TRANSPORTSEKTORN

De budgetmedel som avses i artikel 4.2 a i ska fördelas enligt följande:

60 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 a, ”Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade och multimodala nät”.

40 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 b, ”Åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet”.

De budgetmedel som avses i artikel 4.2 a ii ska fördelas enligt följande:

85 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 a, ”Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade och multimodala nät”.

15 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 b, ”Åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet”.

För de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 a bör 85 % av budgetmedlen anslås till åtgärder som rör stomnätet och 15 % till åtgärder som rör det övergripande nätet.

DEL III: TRANSPORTKORRIDORER I STOMNÄTET OCH GRÄNSÖVERSKRIDANDE LÄNKAR I DET ÖVERGRIPANDE NÄTET

Korridorer i stomnätet och vägledande förteckning över gränsöverskridande och felande länkar

Stomnätskorridoren ”Atlantic”		
Sträckning	Gijón–León–Valladolid A Coruña–Vigo–Orense–León– Zaragoza–Pamplona/Logroño–Bilbao Teneriffa/Gran Canaria–Huelva/Sanlúcar de Barrameda–Sevilla–Córdoba Algeciras–Bobadilla–Madrid Sines/Lissabon–Madrid–Valladolid Lissabon–Aveiro–Leixões/Porto–Douro-floden Shannon Foynes/Dublin/Cork–Le Havre–Rouen–Paris Aveiro–Valladolid–Vitoria-Gasteiz–Bergara–Bilbao/Bordeaux–Tours– Paris–Metz–Mannheim/Strasbourg Saint Nazaire–Nantes–Tours	
Gränsöverskridande länkar	Evora–Merida	Järnväg
	Vitoria-Gasteiz–San Sebastián–Bayonne–Bordeaux	
	Aveiro–Salamanca	
	Douro-floden (via Navegável do Douro)	Inre vattenvägar
Felande länkar	Driftskompatibla linjer som inte har UIC-spårvidd på Iberiska halvön	Järnväg

Stomnätskorridoren ”Baltic–Adriatic”		
Sträckning	Gdynia–Gdańsk–Katowice/Ślawków Gdańsk–Warszawa–Katowice/Kraków Katowice–Ostrava–Brno–Wien Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrava Katowice–Bielsko-Biala–Žilina–Bratislava–Wien Wien–Graz–Villach–Udine–Trieste Udine–Venedig–Padova–Bologna–Ravenna–Ancona Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	
Gränsöverskridande länkar	Katowice/Opole–Ostrava–Brno Katowice–Žilina Bratislava–Wien Graz–Maribor Venedig–Trieste–Divača–Ljubljana	Järnväg
	Katowice–Žilina Brno–Wien	Väg
Felande länkar	Gloggnitz–Mürzzuschlag: Bastunnel, Semmering Graz–Klagenfurt: Järnvägslinje och tunnel, Koralm Koper–Divača	Järnväg

Stomnätskorridoren ”Mediterranean”		
Sträckning	Algeciras–Bobadilla–Madrid–Zaragoza–Tarragona Madrid–Valencia–Sagunto–Teruel–Zaragoza Sevilla–Bobadilla–Murcia. Cartagena–Murcia–Valencia–Tarragona/Palma de Mallorca–Barcelona Tarragona–Barcelona–Perpignan–Marseille–Genua/Lyon–La Spezia/Turin–Novara–Milano–Bologna/Verona–Padova–Venedig–Ravenna/Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest Ljubljana/Rijeka–Zagreb–Budapest–gränsen till Ukraina	
Gränsöverskridande länkar	Barcelona–Perpignan	Järnväg
	Lyon–Turin: Bastunnel och tillfartsleder	
	Nice–Ventimiglia	
	Venedig–Trieste–Divača–Ljubljana	
	Ljubljana–Zagreb	
	Zagreb–Budapest	
	Budapest–Miskolc–gränsen till Ukraina	
	Lendava–Letenye	Väg
	Vásárosnamény–gränsen till Ukraina	
Felande länkar	Almería – Murcia	Järnväg
	Driftskompatibla linjer som inte har UIC-spårvidd på Iberiska halvön	
	Perpignan–Montpellier	
	Koper–Divača	
	Rijeka–Zagreb	
	Milano–Cremona–Mantova–Porto Levante/Venedig–Ravenna/Trieste	Inre vattenvägar

Stomnätskorridoren ”North Sea–Baltic”		
Sträckning	Luleå–Helsingfors–Tallinn–Riga Ventspils–Riga Riga–Kaunas Klaipeda–Kaunas–Vilnius Kaunas–Warszawa Gränsen till Vitryssland–Warszawa–Łódź/Poznań–Frankfurt/Oder–Berlin–Hamburg–Kiel Łódź–Katowice/Wrocław Gränsen till Ukraina–Rzeszów–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	
Gränsöverskriddande länkar	Tallinn–Riga–Kaunas–Warszawa: Rail Baltic – ny helt driftskompatibel linje med UIC-spårvidd	Järnväg
	Świnoujście/Szczecin–Berlin	Järnväg/inre vattenvägar
	Korridoren Via Baltica (Estland–Lettland–Litauen–Polen)	Väg
Felande länkar	Kaunas–Vilnius	Järnväg
	Warszawa/Idzikowice–Poznań/Wrocław, inbegripet anslutningar till den planerade centrala knutpunkten för transporter	
	Kielkanalen	Inre vattenvägar
	Berlin–Magdeburg–Hannover; Mittellandkanal; kanaler i västra Tyskland	
	Rhen, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Stomnätskorridoren ”North Sea–Mediterranean”		
Sträckning	Belfast–Dublin–Shannon Foynes/Cork Shannon Foynes/Dublin/Cork– Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam Glasgow/Edinburgh–Liverpool/Manchester–Birmingham Birmingham–Felixstowe/London/Southampton London–Lille–Bryssel Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen–Bryssel–Luxemburg Luxemburg–Metz–Dijon–Macon–Lyon–Marseille Luxemburg–Metz–Strasbourg–Basel Antwerpen/Zeebrugge–Gent–Calais/Dunkerque/Lille–Paris–Rouen–Le Havre	
Gränsöverskridande länkar	Bryssel–Luxemburg–Strasbourg	Järnväg
	Terneuzen–Gent	Inre vattenvägar
	Nätet Seine–Escaut och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Seine, Escaut och Meuse	
	Korridoren: Rhen–Schelde	
Felande länkar	Albertkanaal/Canal Albert och Canal Bocholt-Herentals	Inre vattenvägar
	Dunkerque–Lille	

Stomnätskorridoren ”Orient/East-Med”		
Sträckning	Hamburg–Berlin	
	Rostock–Berlin–Dresden	
	Bremerhaven/Wilhelmshaven–Magdeburg–Dresden	
	Dresden–Ústí nad Labem–Melnik/Prag–Lysá nad Labem/Poříčany–Kolin	
	Kolin–Pardubice–Brno–Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Timișoara–Craiova–Calafat–Vidin–Sofia	
	Sofia–gränsen till Serbien/gränsen till f.d. jugoslaviska republiken Makedonien	
	Sofia–Plovdiv–Burgas/gränsen till Turkiet	
	Gränsen till Turkiet–Alexandroupoli–Kavala–Thessaloniki–Ioannina–Kakavia/Igoumenitsa	
	Gränsen till f.d. jugoslaviska republiken Makedonien–Thessaloniki	
	Sofia–Thessaloniki–Aten–Pireus/Ikonio–Heraklion–Lemesos (Vasiliko)–Lefkosia/Larnaka	
	Aten–Patras/Igoumenitsa	
Gränsöverskriddande länkar	Dresden–Prag/Kolin	Järnväg
	Wien/Bratislava–Budapest	
	Békéscsaba–Arad–Timișoara	
	Craiova–Calafat–Vidin–Sofia–Thessaloniki	
	Sofia–gränsen till Serbien/gränsen till f.d. jugoslaviska republiken Makedonien	
	Gränsen till Turkiet–Alexandroupoli	
	Gränsen till f.d. jugoslaviska republiken Makedonien–Thessaloniki	
	Ioannina–Kakavia (gränsen till Albanien)	Väg
	Drobeta Turnu Severin/Craiova–Vidin–Montana	
	Sofia–gränsen till Serbien	
	Hamburg–Dresden–Prag–Pardubice	Inre vattenvägar

Felande länkar	Igoumenitsa–Ioannina	Järnväg
	Prag–Brno	
	Thessaloniki–Kavala–Alexandroupoli	
	Timișoara–Craiova	

Stomnätskorridoren ”Rhine–Alpine”		
Sträckning	Genua–Milano–Lugano–Basel	
	Genua–Novara–Brig–Bern–Basel–Karlsruhe–Mannheim–Mainz–Koblenz–Köln	
	Köln–Düsseldorf–Duisburg–Nijmegen/Arnhem–Utrecht–Amsterdam	
	Nijmegen–Rotterdam–Vlissingen	
	Köln–Liège–Bryssel–Gent	
	Liège–Antwerpen–Gent–Zeebrugge	
Gränsöverskridande länkar	Zevenaar–Emmerich–Oberhausen	Järnväg
	Karlsruhe–Basel	
	Milano/Novara–gränsen till Schweiz	
	Basel–Antwerpen/Rotterdam–Amsterdam	Inre vattenvägar
Felande länkar	Genua–Tortona/Novi Ligure	Järnväg
	Zeebrugge–Gent	

Stomnätskorridoren ”Rhine–Danube”		
Sträckning	Strasbourg–Stuttgart–München–Wels/Linz Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels/Linz München/Nürnberg–Prag–Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–gränsen till Ukraina Wels/Linz–Wien–Bratislava–Budapest–Vukovar Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Braşov/Craiova–Bucureşti–Constanta–Sulina	
Gränsöverskriddande länkar	München–Prag	Järnväg
	Nürnberg–Plzen	
	München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	
	Strasbourg–Kehl Appenweier	
	Hranice–Žilina	
	Košice–gränsen till Ukraina	
	Wien–Bratislava/Budapest	
	Bratislava–Budapest	
	Békéscsaba–Arad–Timișoara	
	Donau (Kehlheim–Constanța/Midia/Sulina) och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Váh, Sava och Tisza	Inre vattenvägar
Felande länkar	Zlín–Žilina	Väg
	Stuttgart–Ulm	Järnväg
	Salzburg–Linz	
	Craiova –Bukarest	
	Sighișoara–Predeal	

Stomnätskorridoren ”Scandinavian–Mediterranean”		
Sträckning	Gränsen till Ryssland–Hamina/Kotka–Helsingfors–Åbo/Nådendal–Stockholm–Örebro(Hallsberg)/Linköping–Malmö Narvik/Uleåborg–Luleå–Umeå–Stockholm/Örebro(Hallsberg) Oslo–Göteborg–Malmö–Trelleborg Malmö–Köpenhamn–Fredericia–Aarhus–Aalborg–Hirtshals/Frederikshavn Köpenhamn–Kolding/Lübeck–Hamburg–Hannover Bremerhaven–Bremen–Hannover–Nürnberg Rostock–Berlin–Leipzig–München Nürnberg–München–Innsbruck–Verona–Bologna–Ancona/Florens Livorno/La Spezia–Florens–Rom–Neapel–Bari–Taranto–Valletta/Marsaxlokk Cagliari–Neapel–Gioia Tauro–Palermo/Augusta–Valletta/Marsaxlokk	
Gränsöverskridande länkar	Gränsen till Ryssland–Helsingfors	Järnväg
	Köpenhamn–Hamburg: Tillfartsleder till fast förbindelse under Fehmarn bält	
	München–Wörgl–Innsbruck–Fortezza–Bolzano–Trento–Verona: Bastunnel under Brenner och dess tillfartsleder	
	Köpenhamn–Hamburg: Fast förbindelse under Fehmarn bält	Järnväg/väg

Vägledande förteckning över gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet

De gränsöverskridande avsnitten i det övergripande nät som avses i artikel 9.2 a ii i denna förordning omfattar särskilt följande avsnitt:

Dublin–Strabane–Letterkenny	Väg
Pau–Huesca	Järnväg
Lyon–gränsen till Schweiz	Järnväg
Athus–Mont-Saint-Martin	Järnväg
Breda–Venlo–Viersen–Duisburg	Järnväg
Antwerpen–Duisburg	Järnväg
Mons–Valenciennes	Järnväg
Gent–Terneuzen	Järnväg
Heerlen–Aachen	Järnväg
Groningen–Bremen	Järnväg
Stuttgart–gränsen till Schweiz	Järnväg
Gallarate/Seesto Calende–gränsen till Schweiz	Järnväg
Berlin–Rzepin/Horka–Wrocław	Järnväg
Prag–Linz	Järnväg
Villach–Ljubljana	Järnväg
Pivka–Rijeka	Järnväg
Plzeň–České Budějovice–Wien	Järnväg
Wien–Győr	Järnväg
Graz–Celldömölk–Győr	Järnväg
Neumarkt-Kallham–Mühlendorf	Järnväg
Amber-korridoren (Polen–Slovakien–Ungern)	Järnväg

Korridoren Via Carpathia (gränsen till Vitryssland/Ukraina–Polen–Slovakien–Ungern–Rumänien)	Väg
Focșani–gränsen till Moldavien	Väg
Budapest–Osijek–Svilaj (gränsen till Bosnien-Hercegovina)	Väg
Faro–Huelva	Järnväg
Porto–Vigo	Järnväg
Giurgiu–Varna/Burgas	Järnväg
Svilengrad–Pithio	Järnväg

DEL IV: Identifiering av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Mål för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska främja gränsöverskridande samarbete mellan medlemsstater på området för planering, utveckling och kostnadseffektivt utnyttjande av förnybara energikällor, samt underlätta deras integration genom lagringsanläggningar för energi.

2. Allmänna kriterier

Ett projekt ska uppfylla samtliga följande allmänna kriterier för att räknas som ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi:

- a) Det ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater och/eller mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i [Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXXX (direktivet om förnybar energi)].
- b) Det ska ge kostnadsbesparingar inom utbyggnaden av förnybar energi eller fördelar avseende systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation.
- c) De potentiella övergripande fördelarna med samarbete är större än kostnaderna, enligt en bedömning på grundval av den kostnads-nyttoanalys som avses i punkt 3 och med tillämpning av den metod som avses i artikel [7].

3. Kostnads-nyttoanalys

Den kostnads-nyttoanalys som avses i punkt 2 c ovan ska för varje deltagande medlemsstat eller tredjeland beakta effekterna bland annat ur följande aspekter:

- a) Kostnader för elproduktion.
- b) Kostnader för systemintegration.
- c) Stödkostnader.
- d) Växthusgasutsläpp.

- e) Försörjningstrygghet.
- f) Minskning av luftföroreningar och andra lokala föroreningar.
- g) Innovation.

4. Process

Projektansvariga, inbegripet medlemsstater, som potentiellt kan vara stödberättigade genom ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater och/eller mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 6, 7, 9 och 11 i direktiv 2009/28/EG, och som söker uppnå status som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, ska till kommissionen lämna in en ansökan om att bli utvald som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Ansökan ska innehålla relevant information som gör det möjligt för kommissionen att utvärdera projektet gentemot de kriterier som fastställs i punkterna 2 och 3, i enlighet med de metoder som avses i artikel 7.

Kommissionen ska säkerställa att projektansvariga får möjlighet att ansöka om status som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi minst en gång per år.

Kommissionen ska genomföra lämpliga samråd om förteckningen över inlämnade förslag till gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Medlemsstaterna ska delta i beslutet om förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi och ska ges följande information för alla inlämnade projektförslag:

- En bekräftelse på att alla projekt uppfyller kriterierna för stödberättigande och urval.
- Information om den samarbetsmekanism som ett projekt hänför sig till och information om i vilken utsträckning ett projekt stöds av en eller flera medlemsstater.
- En beskrivning av projektets mål, inklusive uppskattad kapacitet (i kW) och, om informationen finns tillgänglig, produktion av förnybar energi (i kWh per år) samt totala projektkostnader och angivna stödberättigande kostnader, i euro.
- Information om det förväntade EU-mervärdet i enlighet med punkt 2 b i denna bilaga och om förväntade kostnader och fördelar samt det förväntade EU-mervärdet i enlighet med punkt 2 c i denna bilaga.

Kommissionen ska anta den slutliga förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt på området förnybar energi genom en delegerad akt på grundval av ett utkast till förteckning som medlemsstaterna har föreslagit och den behöriga gruppen har enats om, och på sin webbplats offentliggöra förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

Kommissionen ska utvärdera ansökningarna gentemot de kriterier som fastställs i punkterna 2 och 3.

Kommissionen ska vid urvalet av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi sträva efter att säkerställa en lämplig geografisk balans vid identifieringen av sådana projekt. Regionala grupperingar får användas vid identifieringen av projekt.

Ett projekt ska inte väljas ut som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, eller få denna status indragen, om utvärderingen av projektet grundades på felaktig information som var en avgörande faktor i utvärderingen, eller om projektet inte uppfyller unionslagstiftningen.

Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi på sin webbplats.

DEL V – PROJEKT AV GEMENSAMT INTRESSE FÖR INFRASTRUKTUR SOM AVSER DIGITAL KONNEKTIVITET

1. Gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter

Vid prioritering av åtgärder ska hänsyn tas till de socioekonomiska drivkrafternas funktion, relevansen i de tjänster och tillämpningar som blir möjliga genom den underliggande konnektiviteten och de potentiella socioekonomiska fördelarna för medborgare, företag och lokalsamhällen, inbegripet potentiella spridningseffekter i fråga om konnektivitet. De tillgängliga budgetmedlen ska anslås till medlemsstaterna på ett geografiskt balanserat sätt.

Åtgärder som bidrar till följande ska prioriteras:

- Gigabitkonnektivitet för sjukhus och vårdenheter, i enlighet med arbetet för att digitalisera hälso- och sjukvårdssystemet, och därigenom öka EU-medborgarnas välbefinnande och förändra patienternas utnyttjande av hälso- och sjukvårdstjänster³¹.
- Gigabitkonnektivitet för utbildnings- och forskningscentrum, inom ramen för arbetet med att överbrygga digitala klyftor och främja innovation i skolsystem, och därigenom förbättra läranderesultat, stärka rättvisa och öka effektivitet³².

2. Trådlös konnektivitet i lokalsamhällen

Åtgärder som syftar till att tillhandahålla kostnadsfri lokal trådlös konnektivitet utan diskriminerande villkor på centrala platser för det lokala offentliga livet, inklusive platser utomhus som är tillgängliga för allmänheten och spelar en viktig roll i det offentliga livet i lokalsamhällena, ska uppfylla följande villkor för att kunna ta emot stöd:

³¹ Se även COM(2018) 233 final: ”Meddelande från kommissionen om en digital omvandling av vård och omsorg på den digitala inre marknaden, om medborgarinflytande och ett hälsosammare samhälle”.

³² Se även COM(2018) 22 final: ”Meddelande från kommissionen om handlingsplanen för digital utbildning”.

- Åtgärderna genomförs av en offentlig myndighet som avses i stycket nedan, som kan planera och övervaka installationen av lokala trådlösa åtkomstpunkter i offentliga platser inomhus eller utomhus, samt under minst tre år säkerställa finansieringen av driftskostnaderna.
- Åtgärderna bygger på digitala nät med mycket hög kapacitet som ger användare möjlighet till en internetupplevelse av mycket hög kvalitet som
- är kostnadsfri och utan diskriminerande villkor, lättåtkomlig, säker och bygger på senaste och bästa tillgängliga utrustning, kan erbjuda användarna konnektivitet med hög hastighet, och
- stöder åtkomst till innovativa digitala tjänster.
- Åtgärderna använder en gemensam visuell identitet som ska tillhandahållas av kommissionen och länkar till relevanta verktyg online.
- Åtgärderna innefattar ett åtagande att upphandla nödvändig utrustning och/eller tillhörande installationstjänster i enlighet med gällande lagstiftning för att säkerställa att projekt inte otillbörligen snedvrider konkurrensen.

Ekonomiskt stöd ska vara tillgängligt för offentliga myndigheter enligt definitionen i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2102³³, som åtar sig att i enlighet med nationell lagstiftning tillhandahålla kostnadsfri lokal trådlös konnektivitet utan diskriminerande villkor genom installation av lokala trådlösa åtkomstpunkter.

Finansierade åtgärder får inte överlappa befintliga kostnadsfria privata eller offentliga erbjudanden med liknande egenskaper, inbegripet kvalitet, som finns på samma offentliga plats.

³³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2102 av den 26 oktober 2016 om tillgänglighet avseende offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer (EUT L 327, 2.12.2016, s. 1).

De tillgängliga budgetmedlen ska anslås till medlemsstaterna på ett geografiskt balanserat sätt.

Samordning och enhetlighet kommer, om så är relevant, att säkerställas med FSE-åtgärder som stöder socioekonomiska drivkrafters åtkomst till nät med mycket hög kapacitet som kan tillhandahålla gigabitkonnektivitet.

Vägledande förteckning över 5G-korridorer som är stödberättigande

I enlighet med de mål om gigabitsamhället som kommissionen fastställt för att säkerställa att större landtransportleder har oavbruten 5G-täckning senast 2025³⁴ omfattar åtgärderna för att införa oavbruten täckning med 5G-system enligt artikel 9.4 c som ett första steg åtgärder som rör gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment³⁵, och som ett andra steg åtgärder som rör längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala längs korridorerna, enligt vad som anges i tabellerna nedan (som utgör en vägledande förteckning). TEN-T-korridorerna används som bas för detta ändamål, men utbyggnaden av 5G är inte nödvändigtvis begränsad till dessa korridorer.

Stomnätskorridoren ”Atlantic”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Porto-Vigo och Merida-Evora och Aveiro–Salamanca
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Metz–Paris–Bordeaux–Bilbao–Vigo–Porto–Lissabon Bilbao–Madrid–Lissabon
Stomnätskorridoren ”Baltic–Adriatic”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	–
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Gdansk–Warszawa–Brno–Wien–Graz–Ljubljana–Koper–Trieste

³⁴ Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle (COM(2016) 587 final).

³⁵ Uppkopplad och automatiserad mobilitet (CAM, *Connected and Automated Mobility*).

Stomnätskorridoren ”Mediterranean”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	–
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Budapest–Zagreb–Ljubljana/Rijeka/Split
Stomnätskorridoren ”North Sea–Baltic”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Warszawa–Kaunas–Vilnius/Klaipėda
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Tallinn–Riga–Kaunas–gränsen mellan Litauen och Polen–Warszawa Gränsen mellan Vitryssland och Litauen–Vilnius–Kaunas–Klaipėda
Stomnätskorridoren ”North Sea–Mediterranean”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Metz–Merzig–Luxemburg. Rotterdam–Antwerpen–Eindhoven
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Amsterdam–Rotterdam–Breda–Lille–Paris Bryssel–Metz–Basel Mulhouse–Lyon–Marseille.
Stomnätskorridoren ”Orient/East-Med”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Sofia–Thessaloniki–Belgrad
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Berlin–Prag–Brno–Bratislava–Košice Timisoara–Sofia–gränsen till Turkiet Sofia–Thessaloniki–Aten

Stomnätskorridoren ”Rhine–Alpine”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Bologna–Innsbruck–München (Brenner-korridoren)
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Rotterdam–Oberhausen–Frankfurt (M) Basel–Milano–Genua
Stomnätskorridoren ”Rhine–Danube”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	–
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Frankfurt (M)–Passau–Wien–Bratislava–Budapest–Osijek–Vukovar–Bukarest–Constanta Karlsruhe–München–Salzburg–Wels Frankfurt (M)–Strasbourg
Stomnätskorridoren ”Scandinavian–Mediterranean”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Uleåborg–Tromsö Oslo–Stockholm–Helsingfors
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Åbo–Helsingfors–gränsen till Ryssland Stockholm/Oslo–Malmö Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Würzburg Nürnberg–München–Verona Rosenheim–Bologna–Napoli–Catania–Palermo Neapel–Bari–Taranto
Via Carpathia	Klaipėda–Kaunas–Elk–Białystok–Lublin–Rzeszów–Barwinek
