



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Strasbourg, den 7. juli 2021
(OR. en)**

**2018/0228 (COD)
LEX 2106**

PE-CONS 52/21

**TRANS 412
FIN 476
CADREFIN 300
ENER 290
TELECOM 267
COMPET 498
MI 488
ECO 65
CODEC 921
COH 19
POLGEN 106**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
OM OPRETTELSE AF CONNECTING EUROPE-FACILITETEN
OG OM OPHÆVELSE AF FORORDNING (EU) NR. 1316/2013
OG (EU) NR. 283/2014**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2021/...

af 7. juli 2021

**om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning
(EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172 og 194,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure³, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 440 af 6.12.2018, s. 191.

² EUT C 461 af 21.12.2018, s. 173.

³ Europa-Parlamentets holdning af 17.4.2019 (EUT C 158 af 30.4.2021, s. 884) og Rådets førstebehandlingsholdning af 14.6.2021 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets holdning af (endnu ikke offentliggjort i EUT).

- (1) Med henblik på at opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, fremme jobskabelse og overholde langsigtede dekarboniseringsforpligtelser har Unionen inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor brug for moderne, multimodal højeffektiv infrastruktur, som kan bidrage til at forbinde og integrere Unionen og alle dens øer og regioner, herunder dens afsidesliggende regioner og regioner i den yderste periferi, perifere, bjergrige og tyndtbefolkede regioner. Sådanne forbindelser bør bidrage til at forbedre den frie bevægelighed for personer, varer, kapital og tjenesteydelser. De transeuropæiske net bør lette forbindelserne på tværs af landegrænserne, fremme en øget økonomisk, social og territorial samhørighed og bidrage til en mere konkurrencedygtig og bæredygtig social markedsøkonomi og til at bekæmpe klimaændringer.
- (2) Formålet med Connecting Europe-faciliteten ("CEF") er at fremskynde investeringerne i transeuropæiske net og mobilisere finansiering fra både den offentlige og private sektor, samtidig med at retssikkerheden øges, og princippet om teknologineutralitet respekteres. CEF bør muliggøre fuld udnyttelse af synergivirkningerne mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor, så effektiviteten af Unionens tiltag kan øges og gennemførelsesomkostningerne minimeres.

- (3) CEF bør også bidrage til Unionens indsats mod klimaændringer og støtte miljømæssigt og socialt bæredygtige projekter, herunder, hvor det er relevant, tiltag til afbødning af og tilpasning til klimaændringer. Navnlig CEF's bidrag til at nå målene og målsætningerne i Parisaftalen, der er vedtaget inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer¹ ("Parisaftalen"), samt 2030-klima- og energimålene og den langsigtede dekarboniseringsmålsætning bør styrkes.
- (4) CEF bør garantere en høj grad af gennemsigtighed og sikre høring af offentligheden i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret.

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (5) For at afspejle betydningen af at bekæmpe klimaændringer i overensstemmelse med Unionens forpligtelser til at gennemføre Parisaftalen og FN's verdensmål for bæredygtig udvikling har denne forordning til formål at bidrage til at integrere klimatiltag og til at nå et overordnet mål om, at mindst 30 % af udgifterne i EU-budgettet støtter klimamål. Denne forordning bør desuden bidrage til ambitionen om, at 7,5 % af de årlige udgifter inden for den flerårige finansielle ramme ("FFR") for 2021-2027 afsættes til biodiversitetsmål i 2024, og 10 % af de årlige udgifter inden for FFR for 2021-2027 afsættes til biodiversitetsmål i 2026 og 2027, idet der tages hensyn til de eksisterende overlapninger mellem klima- og biodiversitetsmål. Gennem sine tiltag bør CEF bidrage med 60 % af sin samlede finansieringsramme til klimamål, bl.a. baseret på de følgende koefficienter i) 100 % til udgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur, opladningsinfrastruktur, alternative og bæredygtige brændstoffer, ren bytransport, eltransmission, oplagring af elektricitet, intelligente net, CO₂-transport og vedvarende energi; ii) 40 % til transport ad indre vandveje og multimodal transport samt gasinfrastruktur, forudsat at det giver mulighed for, at anvendelsen af vedvarende hydrogen eller biomethan øges. De anvendte koefficienter for overvågning af detaljerede klimaudgifter bør være i overensstemmelse med koefficienterne i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/...¹+, hvor det er relevant. Relevante tiltag vil blive fastlagt under forberedelsen og gennemførelsen af CEF og revurderet som led i de relevante evalueringer og revisionsprocesser. For at undgå, at infrastrukturen er sårbar over for klimaændringernes potentielle langtidseffekter, og sikre, at omkostningerne ved drivhusgasemissioner fra projektet indgår i projektets økonomiske evaluering, bør CEF-støttede projekter, hvor det er relevant, være underlagt klimasikring i overensstemmelse med den vejledning, som bør udarbejdes af Kommissionen i sammenhæng med den vejledning, der udarbejdes for andre EU-programmer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/... af ... om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for finansiell støtte til grænseforvaltning og visapolitik (EU ...).

+ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen, der er indeholdt i dokument st06674/21 (2018/0196 (COD)), i teksten og indsæt nummeret, datoen og EUT-referencen på nævnte forordning i fodnoten.

- (6) Ifølge artikel 8 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) tilstræber Unionen i alle sine aktiviteter at fjerne uligheder og fremme ligestilling mellem mænd og kvinder. Kønsligestilling såvel som lige rettigheder og muligheder for alle og integration af disse mål bør tages i betragtning og fremmes under hele vurderingen, forberedelsen, gennemførelsen og overvågningen af CEF.
- (7) For at overholde de indberetningsforpligtelser vedrørende anvendelsen af EU-midler til at støtte de foranstaltninger, der er truffet med henblik på at opfylde de mål i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284¹, bør udgifter vedrørende nedbringelsen af emissioner eller luftforurenende stoffer som omhandlet i nævnte direktiv spores.
- (8) Et vigtigt mål for CEF er at skabe større synergivirkninger og komplementaritet mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor. Med henblik herpå bør CEF give mulighed for at vedtage arbejdsprogrammer, som kan tage fat på specifikke interventionsområder, f.eks. hvad angår opkoblet og automatiseret mobilitet eller bæredygtige alternative brændstoffer. Fremme af digital kommunikation kunne udgøre en integreret del af et projekt af fælles interesse inden for energi og transport. Inden for hver af sektorerne bør CEF desuden give mulighed for, at visse synergetiske elementer, der vedrører en anden sektor, kan anses for støtteberettigede, hvis en sådan tilgang forbedrer de socioøkonomiske fordele ved investeringen. Synergivirkninger mellem sektorerne bør fremmes gennem tildelingskriterierne for udvælgelsen af tiltag samt gennem øget medfinansiering.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF (EUT L 344 af 17.12.2016, s. 1).

- (9) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013¹ fastlægger retningslinjer for det transeuropæiske transportnet ("TEN-T") ("TEN-T-retningslinjer"), som udpeger infrastrukturen i TEN-T, specificerer, hvilke krav det skal opfylde, og fastsætter foranstaltninger til gennemførelsen af TEN-T. Ifølge TEN-T-retningslinjerne forventes navnlig hovednettet færdigetableret senest i 2030 gennem etablering af ny infrastruktur og gennem en gennemgribende opgradering og reetablering af den eksisterende infrastruktur, der er nødvendig for at sikre netkontinuitet.
- (10) Med henblik på at sikre konnektivitet i hele Unionen bør tiltag, der bidrager til udviklingen af CEF-finansierede projekter af fælles interesse inden for transportsektoren, bygge på komplementariteten mellem alle transportformer for at tilvejebringe effektive, sammenkoblede og multimodale net. Dette bør omfatte veje i de medlemsstater, hvor der stadig er et stort investeringsbehov for at kunne færdiggøre TEN-T-hovedvejnettet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (11) I overensstemmelse med artikel 193, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2018/1046¹ ("finansforordningen") er det muligt at yde et tilskud til en allerede påbegyndt foranstaltning, forudsat at ansøgeren kan godtgøre, at det var nødvendigt at igangsætte foranstaltningen inden undertegnelsen af tilskudsaftalen. Dog er omkostninger, som er påløbet forud for datoen for indgivelse af ansøgningen om tilskud, ikke støtteberettigede, undtagen i behørigt begrundede undtagelsestilfælde. For at undgå enhver afbrydelse af EU-støtte, som kunne være til skade for Unionens interesser, bør det for en begrænset periode i begyndelsen af FFR for 2021-2027 og kun i behørigt begrundede tilfælde være muligt, at omkostninger, der er påløbet i forbindelse med tiltag, der støttes i henhold til nærværende forordning, som allerede er påbegyndt anses som støtteberettigede fra den 1. januar 2021, selv om de påløb før ansøgningen om tilskud blev indgivet.
- (12) For at opfylde målene i TEN-T-retningslinjerne er det nødvendigt at prioritere støtte til de igangværende TEN-T-projekter samt de grænseoverskridende forbindelser og de manglende forbindelser og, hvor det er relevant, sikre, at de støttede tiltag er i overensstemmelse med de korridorarbejdsplaner, der er udarbejdet i henhold til forordning (EU) nr. 1315/2013, og med den overordnede netudvikling med hensyn til performance og interoperabilitet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2018/1046 af 18. juli 2018 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget, om ændring af forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU og om ophævelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 193 af 30.7.2018, s. 1).

- (13) Navnlig den fulde udbygning af European Rail Traffic Management System ("ERTMS") på hovednettet senest i 2030 som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013 kræver mere støtte på EU-plan og tilskyndelse til private investorers deltagelse.
- (14) Desuden er forbindelsen af lufthavne med TEN-T-hovednettet en vigtig forudsætning for en vellykket færdiggørelse af TEN-T-hovednettet og for sikring af effektiv intermodalitet. Derfor bør det prioriteres at etablere sådanne forbindelser, hvor de mangler.
- (15) Med henblik på gennemførelsen af grænseoverskridende tiltag er der behov for en høj grad af integration med hensyn til planlægningen og gennemførelsen. Uden at prioritere nogen af de følgende eksempler kan en sådan integration anskueliggøres gennem etablering af et enkelt projektselskab, en fælles forvaltningsstruktur, et joint venture, en bilateral juridisk ramme, en ramme baseret på en gennemførelsesretsakt i henhold til artikel 47 i forordning (EU) nr. 1315/2013, eller en anden form for samarbejde. Oprettelse af integrerede forvaltningsstrukturer, herunder joint ventures, bør fremmes, herunder gennem en højere grad af medfinansiering.
- (16) Strømliningsforanstaltninger, som i øjeblikket er under udvikling, med henblik på at fremme virkeliggørelsen af TEN-T, bør støtte en mere effektiv gennemførelse af projekter af fælles interesse inden for transport.

- (17) Tilpasningen af hovednetkorridorerne og deres forhåndsudpegede strækninger bør tilpasses for at afspejle de stigende transportstrømme og udviklingen af TEN-T. Disse justeringer af hovednetkorridorerne bør ikke påvirke færdiggørelsen af hovednettet senest i 2030, bør forbedre korridorenes dækning af medlemsstaternes territorium og bør være forholdsmæssigt afpassede for at bevare sammenhængen i og effektiviteten af udviklingen og koordineringen af korridoren. Af denne årsag bør længden af hovednetkorridorerne ikke øges med mere end 15 %. Til sin tid bør tilpasningen af hovednetkorridorerne tage højde for resultaterne af revisionen af gennemførelsen af hovednettet som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013. Revisionen bør tage højde for de regionale grænseoverskridende jernbaneforbindelser til TEN-T, som er blevet taget ud af brug eller nedlagt, samt for andre ændringer i det samlede net og konsekvenserne af Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen.
- (18) Det er nødvendigt at fremme offentlige og private investeringer inden for alle transportformer for at fremme intelligent, interoperabel, bæredygtig, multimodal, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet i hele Unionen. I sin meddelelse af 31. maj 2017 med titlen "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle" fremlagde Kommissionen en lang række initiativer med det formål at gøre trafikken mere sikker, fremme intelligent brug af vejafgifter, nedbringe CO₂-emissioner, luftforurening og trafikbelastning, fremme opkoblet og autonom mobilitet og sikre de rette betingelser og hviletider for arbejdstagere. Disse initiativer bør ledsages af økonomisk støtte fra Unionen gennem CEF, hvor dette er relevant.

- (19) I TEN-T-retningslinjerne kræves det for så vidt angår ny teknologi og innovation, at TEN-T gør det muligt at dekarbonisere alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet og anvendelse af alternative brændstoffer, samtidig med at princippet om teknologineutralitet respekteres. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU¹ fastlægger en fælles ramme for foranstaltninger til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer til alle transportformer i Unionen med henblik på at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer mest muligt og at begrænse de miljø- og klimamæssige virkninger af transport. Dette direktiv kræver også, at medlemsstaterne sikrer, at offentligt tilgængelige ladestandere eller tankstationer stilles til rådighed senest den 31. december 2025. Som Kommissionen skitserede i sin meddelelse af 8. november 2017 med titlen "Fremme af lavemissionsmobilitet: En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne" er der behov for et omfattende sæt af foranstaltninger til fremme af lavemissionsmobilitet, herunder økonomisk støtte, når markedsvilkårene ikke giver et tilstrækkeligt incitament.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

- (20) I forbindelse med meddelelsen af 17. maj 2018 med titlen "Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren" understregede Kommissionen, at automatiserede køretøjer og avancerede konnektivitetssystemer vil gøre køretøjer mere sikre, lettere at dele og mere tilgængelige for alle borgere, herunder dem, der i dag kan være afskåret fra mobilitetstjenester, såsom ældre og personer med nedsat mobilitet. I den forbindelse fremsatte Kommissionen også forslag til EU's strategiske handlingsplan for trafiksikkerhed og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59).

- (21) For at forbedre gennemførelsen af transportprojekter i mindre udviklede dele af nettet bør en tildeling fra Samhørighedsfonden reguleret af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/...¹⁺ overføres til CEF med henblik på at finansiere transportprojekter i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden. I den indledende fase, der vedrører 70 % af det overførte rammebeløb, bør udvælgelsen af støtteberettigede projekter overholde de nationale tildelinger under Samhørighedsfonden. De resterende 30 % af det overførte rammebeløb bør tildeles på et konkurrencepræget grundlag til det størst mulige antal projekter, som er placeret i medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, idet grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser prioriteres. Medlemsstaterne bør behandles ens, og der bør tages passende hensyn til ulemper som følge af permanente geografiske sårbarheder. Kommissionen bør støtte medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, i deres bestræbelser på at udvikle en passende række støtteberettigede projekter, navnlig ved at styrke de pågældende offentlige myndigheders institutionelle kapacitet.
- (22) Det Europæiske Råd opnåede i sine konklusioner af 21. juli 2020 enighed om, i en bredere sammenhæng i forbindelse med FFR for 2021-2027, at 1 384 000 000 EUR (i 2018-priser) fra CEF skal anvendes til at færdiggøre manglende store grænseoverskridende jernbaneforbindelser mellem samhørighedslande for at støtte det indre markeds funktion og at reglerne om medfinansiering af overførslen fra Samhørighedsfonden til CEF skal finde anvendelse på dette beløb.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/... af ... om Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden (EUT ...).

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen, der er indeholdt i dokument st6168/21 (2018/0197(COD)), i teksten og indsæt nummeret, datoen og EUT-referencen på nævnte forordning i fodnoten.

- (23) Efter den fælles meddelelse af 10. november 2017 med titlen "Fremme af militær mobilitet i Den Europæiske Union" understregede den fælles meddelelse af 28. marts 2018 om handlingsplanen for militær mobilitet, at transportinfrastrukturpolitikken rummer en klar mulighed for at øge synergivirkningerne mellem de forsvarsmæssige behov og TEN-T med det overordnede mål at forbedre den militære mobilitet i hele Unionen under hensyntagen til den geografiske balance og de mulige fordele med hensyn til civilbeskyttelse. I overensstemmelse med handlingsplanen om militær mobilitet drøftede og godkendte Rådet i 2018 de militære krav med hensyn til transportinfrastruktur, og Kommissionens tjenestegrene udpegede i 2019 de dele af TEN-T, som egner sig til dobbelt anvendelse, herunder nødvendige opgraderinger af den eksisterende infrastruktur. EU-finansiering af projekter med dobbelt anvendelse bør gennemføres ved hjælp af CEF på grundlag af arbejdsprogrammer under hensyntagen til de gældende krav fastsat inden for rammerne af handlingsplanen om militær mobilitet og en eventuel yderligere vejledende liste over prioriterede projekter, som medlemsstaterne udpeger i overensstemmelse med nævnte plan.
- (24) TEN-T-retningslinjerne anerkender, at det samlede net sikrer tilgængelighed og konnektivitet for alle øer og regioner i Unionen, herunder afsidesliggende områder og regioner i den yderste periferi. Endvidere fremhævede Kommissionen i sin meddelelse af 24. oktober 2017 med titlen "Et stærkere og fornyet strategisk partnerskab med regionerne i EU's yderste periferi" de særlige transportbehov, energibehov og digitale behov, som regionerne i den yderste periferi har, og nødvendigheden af at yde tilstrækkelig EU-finansiering med henblik på at opfylde disse behov, herunder gennem CEF, ved at anvende medfinansieringssatser på op til 70 %.

- (25) I betragtning af de betydelige investeringsbehov, der skal opfyldes for at gøre fremskridt i retning af færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet senest i 2030 (anslået til ca. 350 mia. EUR i perioden 2021-2027), færdiggørelsen af det samlede TEN-T-net senest i 2050 og investeringer i dekarbonisering, digitalisering og byudvikling (anslået til ca. 700 mia. EUR i perioden 2021-2027), er det hensigtsmæssigt at anvende de forskellige EU-finansieringsprogrammer og -instrumenter så effektivt som muligt, hvorved merværdien af EU-støttede investeringer maksimeres. Dette vil kunne opnås via en strømlinet investeringsproces, som øger synligheden i transportpipelinen og skaber sammenhæng på tværs af relevante EU-programmer, navnlig CEF, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Samhørighedsfonden og InvestEU-programmet. Der bør navnlig tages hensyn til grundforudsætningerne som fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2021/...⁺, hvor det er relevant.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen, der er indeholdt i dokument st06674/21 (2018/0196 (COD)), i teksten.

- (26) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013¹ fastlægges de transeuropæiske energiinfrastrukturprioriteter, som skal gennemføres for at opfylde Unionens energi- og klimapolitiske mål; der udpeges projekter af fælles interesse, som er nødvendige for at gennemføre disse prioriteter, og der fastsættes foranstaltninger vedrørende udstedelse af tilladelser, inddragelse af offentligheden og regulering for at fremskynde og/eller lette gennemførelsen af disse projekter, herunder kriterier for, om disse projekter er berettigede til økonomisk støtte fra Unionen. Udpegelsen af projekter af fælles interesse i overensstemmelse med nævnte forordning vil fortsat følge princippet om "energieffektivitet først", således at projekter vurderes i forhold til scenarier for energifterspørgsel, som er i fuld overensstemmelse med Unionens energi- og klimamål.
- (27) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001² fremhæver nødvendigheden af at fastlægge en befordrende ramme, der omfatter forbedret anvendelse af EU-midler, med udtrykkelig henvisning til resultatfremmende tiltag til støtte for grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1364/2006/EF og ændring af forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 (EUT L 115 af 25.4.2013, s. 39).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

- (28) Selv om færdiggørelsen af netinfrastrukturen fortsat er prioriteret højt for at udvikle vedvarende energi, afspejler integrationen af det grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi og udviklingen af et intelligent og effektivt energisystem, der omfatter løsninger inden for lagring og efterspørgselsreaktion, som bidrager til at skabe balance i nettet, den tilgang, der er vedtaget i pakken om ren energi til alle europæere, med kollektivt ansvar for at nå et ambitiøst mål for vedvarende energi i 2030 og den ændrede politiske kontekst, der sikrer en retfærdig og tilstrækkelig overgang, med ambitiøse langsigtede dekarboniseringsmål.
- (29) Innovative infrastrukturteknologier, der muliggør omstilling til lavemissionsenergi- og mobilitetssystemer og som øger forsyningssikkerhed, samtidig med at Unionen opnår større energiafhængighed, er afgørende i lyset af Unionens dekarboniseringsdagsorden. Kommissionen understregede navnlig i sin meddelelse af 23. november 2017 med titlen "Styrkelse af Europas energinet", at da vedvarende energi senest i 2030 skal udgøre halvdelen af elproduktionen, vil elektricitet i stigende grad være drivkraften bag dekarboniseringen af sektorer, der hidtil har været domineret af fossile brændstoffer, såsom transportsektoren, industrien og opvarmnings- og afkølingssektoren, hvorfor den transeuropæiske energiinfrastrukturpolitik skal være fokuseret på investeringer i elsammenkoblinger, eloplagering, projekter vedrørende intelligente net og i gasinfrastruktur. For at støtte Unionens dekarboniseringsmål, integrationen af det indre marked og forsyningssikkerheden bør der tages behørigt hensyn til og gives prioritet til teknologier og projekter, der bidrager til overgangen til en lavemissionsøkonomi. Kommissionen vil sigte mod at øge det antal projekter vedrørende grænseoverskridende intelligente net og innovativ oplagering samt CO₂-transport, der skal støttes inden for rammerne af CEF.

- (30) Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal muliggøre den omkostningseffektive udnyttelse af vedvarende energi i Unionen, og opfyldelsen af Unionens bindende mål på mindst 32 % for vedvarende energi i 2030, jf. artikel 3 i direktiv (EU) 2018/2001, og skal bidrage til den strategiske udbredelse af innovative teknologier for vedvarende energi. Illustrative eksempler på støtteberettigede teknologier omfatter produktionen af vedvarende energi fra onshore og offshore vindkraft, solenergi, bæredygtig biomasse, havenergi, geotermisk energi eller kombinationer heraf, deres tilslutning til nettet og yderligere elementer såsom oplagrings- eller konverteringsfaciliteter. Støtteberettigede tiltag er ikke begrænset til elsektoren og kan omfatte andre energibærere og potentiel sektorsammenhæng med f.eks. opvarmning og afkøling, el til gas, oplagring og transport. Listen er ikke udtømmende for at bevare fleksibiliteten med hensyn til teknologiske fremskridt og teknologisk udvikling. Sådanne projekter indebærer ikke nødvendigvis en fysisk forbindelse mellem samarbejdende medlemsstater. Projekterne kan kun være placeret på én af de involverede medlemsstaters område, forudsat at de generelle kriterier i del IV i bilaget til denne forordning finder anvendelse.

- (31) For at støtte grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi og markedsudbredelsen af projekterne bør Kommissionen fremme udviklingen af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Ved mangel på tilstrækkelig markedsudbredelse af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi i energisektoren, bør uudnyttede budgetmidler, som er tiltænkt grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, anvendes til at opfylde målene for de transeuropæiske energinet for så vidt angår tiltag vedrørende projekter af fælles interesse som fastsat i forordning (EU) nr. 347/2013, inden det overvejes eventuelt at anvende dem til Unionens mekanisme for finansiering af vedvarende energi, der er oprettet i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999¹.
- (32) Det er nødvendigt at støtte projekter vedrørende intelligente net, der integrerer elproduktion, -distribution eller -forbrug, anvender systemforvaltning i realtid og påvirker de grænseoverskridende energistrømme. CEF-støtte til sådanne projekter bør også afspejle den centrale rolle, som intelligente net spiller i energiomstillingen, og bør bidrage til at overvinde de finansieringskløfter, der i øjeblikket hæmmer investeringer i en storstilet anvendelse af teknologien omkring intelligente net.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

- (33) I forbindelse med EU-støtten bør særligt de grænseoverskridende energisammenkoblinger tages i betragtning, herunder dem, der er nødvendige for at nå elsammenkoblingsmålene på 10 % i 2020 og 15 % i 2030 fastsat ved forordning (EU) 2018/1999. Etablering af samkøringslinjer for elektricitet er afgørende for at integrere markederne og bryde energiisolation ved at tillade mere vedvarende energi i systemet og derved drage fordel af deres forskellighed med hensyn til efterspørgsel og forsyningsportefølje inden for vedvarende energi samt af offshore vindkraftnet og intelligente net og for at integrere alle lande i et flydende og konkurrencedygtigt energimarked.
- (34) Opnåelsen af det digitale indre marked er afhængig af den underliggende infrastruktur til digital konnektivitet. Digitaliseringen af Unionens industri og moderniseringen af sektorer som transport, energi, sundhed og offentlig forvaltning er afhængig af universel adgang til pålidelige og økonomisk overkommelige net med høj og meget høj kapacitet. Digital konnektivitet er blevet en af de afgørende faktorer for at fjerne økonomiske, sociale og territoriale skel, støtte moderniseringen af lokale økonomier og understøtte diversificeringen af økonomiske aktiviteter. CEF's interventionsområde inden for infrastruktur til digital konnektivitet bør tilpasses for at afspejle dens stigende betydning for økonomien og for samfundet som helhed. Det er derfor nødvendigt at fastlægge de projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur til digital konnektivitet, der er nødvendige for at opfylde Unionens mål for det digitale indre marked, og at ophæve Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 283/2014¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 283/2014 af 11. marts 2014 om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1336/97/EF (EUT L 86 af 21.3.2014, s. 14).

- (35) I sin meddelelse af 14. september 2016 med titlen "Konnektivitet med henblik på et konkurrencedygtigt digitalt indre marked – På vej mod et europæisk gigabitsamfund" ("strategien om gigabitsamfundet") fastsætter Kommissionen strategiske mål for 2025 med henblik på at optimere investeringer i infrastruktur til digital konnektivitet. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972¹ har blandt andet til formål at skabe lovgivningsmæssige rammer, der tilskynder til private investeringer i net til digital konnektivitet. Det er dog klart, at netudbredelser i mange områder i Unionen fortsat ikke vil være kommercielt levedygtige, hvilket skyldes flere forskellige faktorer, såsom deres afsides beliggenhed og særlige territoriale eller geografiske forhold og lav befolkningstæthed og forskellige socioøkonomiske faktorer, og derfor hurtigst muligt kræver større opmærksomhed. CEF bør derfor tilpasses for at bidrage til opfyldelsen af disse strategiske mål, der er fastsat i strategien om gigabitsamfundet, og som tilstræber at bidrage til en balance mellem udviklingen af land- og byområder, og supplere den støtte, som andre programmer yder til udbredelsen af net med meget høj kapacitet, navnlig EFRU, Samhørighedsfonden og InvestEU-programmet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972 af 11. december 2018 om oprettelse af en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation (EUT L 321 af 17.12.2018, s. 36).

- (36) Selv om alle net til digital konnektivitet, der er opkoblet til internettet, i sig selv er transeuropæiske, hvilket hovedsageligt skyldes funktionerne af de applikationer og tjenester, som nettene giver adgang til, bør det gennem CEF prioriteres at yde støtte til tiltag med den højeste forventede indvirkning på det digitale indre marked, bl.a. gennem deres overensstemmelse med målene i strategien om gigabitsamfundet samt på den digitale omstilling af økonomien og samfundet under hensyntagen til konstaterede markedssvigt og hindringer for gennemførelsen.
- (37) Skoler, universiteter, biblioteker, lokale, regionale eller nationale forvaltninger, centrale udbydere af offentlige tjenester, hospitaler og lægecentre, transportknudepunkter og stærkt digitaliserede virksomheder er enheder og steder, som kan påvirke vigtige socioøkonomiske udviklinger inden for de områder, hvor de er beliggende, herunder landdistrikter og tyndt befolkede områder. Sådanne socioøkonomiske drivkræfter skal gå foran med hensyn til gigabitkonnektivitet for at give husholdninger, virksomheder og lokalsamfund i Unionen adgang til de bedst mulige tjenester og applikationer. CEF bør støtte adgangen til net med meget høj kapacitet, herunder 5G-systemer og andre avancerede forbindelser, som kan give disse socioøkonomiske drivkræfter gigabitkonnektivitet med henblik på at maksimere deres positive afsmittende virkninger på økonomien og samfundet som helhed i deres områder, herunder ved at skabe større efterspørgsel efter konnektivitet og tjenester.

- (38) Ikkeforbundne områder i hele Unionen udgør flaskehalse og uudnyttet potentiale for det digitale indre marked. I de fleste landdistrikter og fjerntliggende områder kan internetforbindelser af høj kvalitet spille en afgørende rolle i forhold til at forebygge den digitale kløft, isolation og affolkning ved at nedbringe omkostningerne ved levering af varer og tjenesteydelser og ved delvist at kompensere for den afsides beliggenhed. Internetforbindelser af høj kvalitet er nødvendige for nye økonomiske muligheder såsom præcisionslandbrug eller udvikling af en bioøkonomi i landdistrikterne. CEF bør bidrage til at levere fast eller trådløs konnektivitet med meget høj kapacitet til alle husholdninger i Unionen, såvel i landdistrikterne som i byerne, idet der fokuseres på de udbredelser, hvor der er konstateret en grad af markedssvigt, som kan afhjælpes ved hjælp af tilskud med lav intensitet. CEF-støttede tiltags synergivirkninger bør maksimeres under behørig hensyntagen til socioøkonomiske drivkræfters koncentrationsgrad i et givet område og til det finansieringsniveau, der kræves for at skabe dækning. Derudover bør CEF sigte mod at opnå en omfattende dækning af husholdninger og områder, da det er urentabelt at afhjælpe mangler i et allerede dækket område på et senere tidspunkt.
- (39) Med udgangspunkt i succesen med WiFi4EU-initiativet bør CEF med henblik på at fremme Unionens digitale vision i lokalsamfundene desuden fortsat støtte tilrådighedsstillelse af gratis, sikker lokal trådløs konnektivitet af høj kvalitet på centrale steder i det lokale offentlige liv, herunder enheder med en offentlig opgave såsom offentlige myndigheder og udbydere af offentlige tjenester, samt offentligt tilgængelige udendørsområder.

- (40) Digital infrastruktur er et vigtigt springbræt for innovation. For at få størst mulig virkning, bør CEF fokusere på finansiering af den digitale infrastruktur. Individuelle digitale tjenester og applikationer, såsom tjenester, der involverer forskellige distributed ledger-teknologier eller kunstig intelligens, bør derfor ikke være omfattet af CEF og i stedet være omfattet af andre instrumenter såsom programmet for et digitalt Europa, som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/694¹, hvis det er relevant. Det er også vigtigt at maksimere synergivirkningerne mellem de forskellige programmer.
- (41) Levedygtigheden af den forventede næste generation af digitale tjenester, såsom tjenester i forbindelse med "tingenes internet" og digitale applikationer, som forventes at medføre betydelige fordele på tværs af forskellige sektorer og for samfundet som helhed, vil kræve uafbrudt grænseoverskridende dækning med 5G-systemer, navnlig for at gøre det muligt for brugere og objekter at bevare forbindelse, når de er på farten. Omkostningsdelingsscenarierne for udbredelse af 5G i disse sektorer er imidlertid stadig uklare, og de formodede risici ved kommerciel udbredelse på visse nøgleområder er meget store. Vejkorridorer og togforbindelser forventes at være nøgleområder i den første fase af nye anvendelser inden for opkoblet mobilitet og udgør derfor afgørende grænseoverskridende projekter til finansiering under CEF.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/694 af 29. april 2021 om programmet for et digitalt Europa og om ophævelse af afgørelse (EU) 2015/2240 (EUT L 166 af 11.5.2021, s. 1).

- (42) For at skabe den nødvendige redundans for en så afgørende infrastruktur, øge kapaciteten og modstandsdygtigheden af Unionens digitale net og bidrage til territorial samhørighed er det nødvendigt at udrulle backbonenet til elektronisk kommunikation, herunder undervandskabler, der forbinder europæiske områder med tredjelande på andre kontinenter, eller som forbinder europæiske øer, regioner i den yderste periferi eller oversøiske lande og territorier, herunder via Unionens territorialfarvande og de eksklusive økonomiske zoner i medlemsstaterne. Sådanne projekter er dog ofte ikke kommercielt levedygtige uden offentlig støtte. Derudover bør der være støtte til rådighed for at supplere de europæiske højtydende databehandlingsressourcer med tilstrækkelige forbindelser med terabitkapacitet.
- (43) Tiltag, der bidrager til projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet, bør udbrede den bedst tilgængelige og bedst egnede teknologi til det specifikke projekt, som tilbyder den bedste ligevægt mellem de mest avancerede teknologier for så vidt angår datastrømskapacitet, transmissionssikkerhed, netmodstandsdygtighed og omkostningseffektivitet. Sådanne udbredelser bør prioriteres ved hjælp af arbejdsprogrammer under hensyntagen til kriterierne fastsat i denne forordning. Udbredelse af net med meget høj kapacitet kan omfatte passiv infrastruktur for at maksimere de socioøkonomiske og miljømæssige fordele. Endelig bør der ved prioriteringen af tiltagene tages hensyn til den mulige positive afsmittende virkning med hensyn til konnektivitet, f.eks. når et iværksat projekt kan forbedre forretningsgrundlaget for fremtidige udbredelser, der fører til yderligere dækning af områder og befolkningsgrupper i områder, som hidtil ikke har været dækket.

- (44) Unionen har udviklet sin egen satellitbaserede teknologi til positionsbestemmelse, navigation og tidsbestemmelse (PNT) (Galileo- og Egnosprogrammerne) og sit eget jordobservations- og jordovervågningsprogram (Copernicus). Galileo- og Egnosprogrammerne og Copernicus-programmet yder avancerede tjenester med vigtige økonomiske fordele for offentlige og private brugere. Derfor bør enhver transportinfrastruktur, energiinfrastruktur og digital infrastruktur, der anvender PNT- eller jordobservationstjenester, og som finansieres af CEF, være teknisk kompatibel med disse programmer.
- (45) De positive resultater af den første indkaldelse af forslag med blandet finansiering, der blev iværksat under det nuværende program i 2017, bekræftede relevansen og merværdien af at blande EU-tilskud med finansiering fra Den Europæiske Investeringsbank eller nationale erhvervsfremmende banker eller andre udviklingsinstitutioner og offentlige finansielle institutioner samt fra finansieringsinstitutter og investorer i den private sektor, herunder gennem offentlig-private partnerskaber. Blandet finansiering bør bidrage til at tiltrække private investeringer og at skabe en løftestangseffekt for det samlede bidrag fra den offentlige sektor i overensstemmelse med InvestEU-programmets mål. CEF bør derfor fortsat støtte tiltag, der kan finansieres ved en kombination af EU-tilskud og andre finansieringskilder.
- (46) I transportsektoren bør beløb brugt til blandingsoperationer ikke overstige 10 % af beløbet fra udgiftsområde 1(2) i FFR for 2021-2027. Det bør være muligt at bruge blandingsoperationer for eksempel til tiltag vedrørende intelligent, interoperabel, bæredygtig, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet.

- (47) De politiske mål for CEF skal også blive taget op via finansielle instrumenter og budgetgaranti inden for rammerne af InvestEU-programmets politikområder. CEF's tiltag bør anvendes til at fremme investeringer ved at imødegå markedssvigt eller suboptimale investeringsforhold på en forholdsmæssig måde, uden at dette fører til overlappning eller fortrænger privat finansiering, navnlig hvor tiltagene ikke er kommercielt levedygtige, men har en klar merværdi på EU-plan.
- (48) For at fremme den integrerede udvikling af innovationscyklussen er det nødvendigt at sikre komplementaritet mellem de innovative løsninger, der er udviklet inden for rammerne af Unionens rammeprogrammer for forskning og innovation, og de innovative løsninger, der er udbredt med støtte fra CEF. Med henblik herpå skal synergivirkninger med Horisont Europa-programmet, som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/695¹, sikre, at forsknings- og innovationsrelaterede behov inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor i Unionen udpeges og fastlægges i løbet af Horisont Europas strategiske planlægningsproces. Ydermere skal synergivirkninger med Horisont Europa sikre, at CEF støtter en storstilet udrulning og udbredelse af innovative teknologier og løsninger inden for transport, energi og digital infrastruktur, navnlig fra Horisont Europa. Desuden skal synergivirkninger med Horisont Europa sikre, at udvekslingen af information og data mellem Horisont Europa og CEF lettes, f.eks. ved at sætte fokus på teknologier fra Horisont Europa med en betydelig markedsmodenhed, som efterfølgende vil kunne udbredes via CEF.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/695 af 28. april 2021 om oprettelse af Horisont Europa – rammeprogrammet for forskning og innovation – og om reglerne for deltagelse og formidling og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1290/2013 og (EU) nr. 1291/2013 (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 1).

- (49) CEF's varighed bør tilpasses FFR's varighed. Ved denne forordning bør der fastsættes en finansieringsramme for hele perioden 2021-2027, som skal udgøre det primære referencebeløb, jf. punkt 18 i den interinstitutionelle aftale af 16. december 2020 mellem Europa-Parlamentet, Rådet for den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning, samt om nye egne indtægter, herunder en køreplan for indførelse af nye egne indtægter¹ for Europa-Parlamentet og Rådet under den årlige budgetprocedure.
- (50) På EU-plan er det europæiske semester for samordning af de økonomiske politikker den ramme, inden for hvilken nationale reformprioriteter udpeges og deres gennemførelse overvåges. Medlemsstaterne udvikler selv deres egne nationale flerårige investeringsstrategier til støtte for disse reformprioriteter. Disse strategier bør fremlægges sammen med de årlige nationale reformprogrammer som en måde at opridse og samordne de prioriterede investeringsprojekter, som skal støttes med medlemsstaternes eller EU's finansiering eller begge dele. De bør også sikre, at EU-finansieringen anvendes på en sammenhængende måde, så der skabes størst mulig merværdi af den finansielle støtte, der ydes af henholdsvis EFRU og Samhørighedsfonden, den europæiske investeringsstabiliseringsfunktion, InvestEU-programmet og CEF, alt efter omstændighederne. Økonomisk støtte bør også anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med Unionens og de nationale energi- og klimaplaner, hvor det er relevant.

¹ EUT L 433I af 22.12.2020, s. 28.

- (51) Horisontale finansielle regler, der er vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af artikel 322 i TEUF, finder anvendelse på denne forordning. Disse regler er fastsat i finansforordningen og fastlægger navnlig proceduren for opstilling og gennemførelse af budgettet ved hjælp af tilskud, priser, udbud og indirekte gennemførelse og fastsætter kontrol med finansielle aktørers ansvar. Regler, der er vedtaget på grundlag af artikel 322 i TEUF, omfatter også en generel ordning med konditionalitet til beskyttelse af EU-budgettet.
- (52) Finansieringstyper og gennemførelsesmetoder i henhold til denne forordning bør vælges på grundlag af deres evne til at opfylde de specifikke mål for tiltagene og levere resultater, idet der navnlig tages hensyn til kontrolomkostningerne, den administrative byrde og den forventede risiko for manglende overholdelse. Når disse valg skal træffes, bør der tages hensyn til anvendelsen af faste beløb, faste takster og enhedsomkostninger samt af finansiering, der ikke er direkte knyttet til omkostninger som omhandlet i finansforordningens artikel 125, stk. 1.

- (53) Juridiske enheder, der er etableret i Unionen, bør så vidt muligt kunne deltage på gensidigt grundlag i tilsvarende programmer i tredjelande, som deltager i CEF.
- (54) Tredjelande, der er medlemmer af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), kan deltage i EU-programmer inden for rammerne af det samarbejde, der er etableret ved aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde¹ ("EØS-aftalen"), som fastsætter, at programmerne gennemføres på grundlag af en afgørelse vedtaget i henhold til nævnte aftale. Tredjelande kan også deltage på grundlag af andre retlige instrumenter. Der bør indsættes en særlig bestemmelse i denne forordning med et krav om, at tredjelande skal give den ansvarlige anvisningsberettigede, Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og Revisionsretten de fornødne rettigheder og den fornødne adgang, således at de i fuldt ud kan udøve deres respektive beføjelser.

¹ EUT L 1 af 3.1.1994, s. 3.

- (55) Finansforordningen fastsætter bestemmelser vedrørende tildeling af tilskud. For at tage hensyn til de særlige forhold i de tiltag, der støttes via CEF, og for at sikre konsekvent gennemførelse i de sektorer, der er omfattet af CEF, er det nødvendigt at komme med yderligere angivelser for så vidt angår kriterierne for støtteberettigelse og tildeling. Udvælgelsen og finansieringen af operationer bør kun være underlagt de betingelser, der er fastsat i denne forordning og i finansforordningen. Uden at det berører bestemmelserne i finansforordningen, bør der i arbejdsprogrammerne kunne fastsættes forenklede procedurer.
- (56) I overensstemmelse med finansforordningen fastsættes udvælgelses- og tildelingskriterierne i arbejdsprogrammerne. Hvad angår transportsektoren bør projekternes kvalitet og relevans også vurderes under hensyntagen til projektets forventede indvirkning på konnektiviteten i Europa, overholdelsen af tilgængelighedskrav og den fastlagte strategi med hensyn til behov for vedligeholdelse i fremtiden.

- (57) I overensstemmelse med finansforordningen, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013¹, Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2988/95², Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96³ og Rådets forordning (EU) 2017/1939⁴ skal Unionens finansielle interesser beskyttes ved hjælp af forholdsmæssige foranstaltninger, herunder foranstaltninger vedrørende forebyggelse, opdagelse, korrektion og undersøgelse af uregelmæssigheder, herunder svig, vedrørende tilbagesøgning af tabte, uberettiget udbetalte eller ukorrekt anvendte midler, og hvor det er relevant, vedrørende pålæggelse af administrative sanktioner. Navnlig har OLAF i overensstemmelse med forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 og (EU, Euratom) nr. 883/2013 beføjelse til at foretage administrative undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet med henblik på at fastslå, om der foreligger svig, korruption eller enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Unionens finansielle interesser. Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO) er i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1939 beføjet til at efterforske og retsforfølge strafbare handlinger til skade for Unionens finansielle interesser, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/1371⁵. I overensstemmelse med finansforordningen skal enhver person eller enhed, som modtager EU-midler, samarbejde fuldt ud om beskyttelse af Unionens finansielle interesser, give Kommissionen, OLAF, Revisionsretten og for så vidt angår de medlemsstater, der deltager i et forstærket samarbejde i henhold til forordning (EU) 2017/1939, EPPO de fornødne rettigheder og den fornødne adgang og sikre, at eventuelle tredjeparter, der er involveret i gennemførelsen af EU-midler, tildeler tilsvarende rettigheder.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 11. september 2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 og Rådets forordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 af 18.9.2013, s. 1).

² Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 af 18. december 1995 om beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser (EFT L 312 af 23.12.1995, s. 1).

³ Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder (EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2).

⁴ Rådets forordning (EU) 2017/1939 af 12. oktober 2017 om gennemførelse af et forstærket samarbejde om oprettelse af Den Europæiske Anklagemyndighed ("EPPO") (EUT L 283 af 31.10.2017, s. 1).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/1371 af 5. juli 2017 om strafferetlig bekæmpelse af svig rettet mod Den Europæiske Unions finansielle interesser (EUT L 198 af 28.7.2017, s. 29).

- (58) I medfør af Rådets afgørelse (EU) 2013/755¹ kan personer og enheder, som er etableret i oversøiske lande og territorier (OLT'er), modtage finansiering under overholdelse af de regler og mål, der gælder for CEF, og eventuelle ordninger, som finder anvendelse på den medlemsstat, som det pågældende oversøiske land eller territorium hører under.
- (59) Unionen bør tilstræbe sammenhæng og synergivirkninger med EU's programmer for eksterne politikker, herunder førtiltrædelsesbistand efter de tilsagn, der er givet i forbindelse med Kommissionens meddelelse af 6. februar 2018 med titlen "Et troværdigt udvidelsesperspektiv for landene på Vestbalkan og et øget engagement heri fra Den Europæiske Unions side".
- (60) Hvis tredjelande eller enheder etableret i tredjelande deltager i tiltag, der bidrager til projekter af fælles interesse eller til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, bør økonomisk støtte kun være til rådighed, hvis den er absolut nødvendig for at opfylde målene for disse projekter. Med hensyn til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi bør samarbejd mellem en eller flere medlemsstater og et tredjeland (herunder inden for Energifællesskabet) overholde betingelserne fastsat i direktiv (EU) 2018/2001 om behovet for en fysisk forbindelse til Unionen.

¹ Rådets afgørelse (EU) 2013/755/EU af 25. november 2013 om de oversøiske landes og territoriers associering med Den Europæiske Union ("associeringsafgørelse") (EUT L 344 af 19.12.2013, s. 1).

- (61) I sin meddelelse af 3. oktober 2017 med titlen "Udbud, der virker – i og for Europa", bemærker Kommissionen, at Unionen er verdens mest åbne marked for udbud, men at virksomheder i Unionen ikke altid har samme adgang i andre lande. Modtagere af støtte fra CEF bør derfor fuldt ud udnytte de strategiske muligheder i forbindelse med udbud, som Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU¹ giver.
- (62) I henhold til punkt 22 og 23 i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning² bør CEF evalueres på grundlag af oplysninger indsamlet i overensstemmelse med specifikke overvågningskrav, f.eks. af klimasporing, samtidig med at administrative byrder, navnlig for medlemsstaterne, og overregulering. Disse krav bør, hvor det er relevant, omfatte målbare indikatorer som grundlag for evaluering af CEF's virkninger i praksis. Kommissionen bør foretage evalueringer og efterfølgende meddele resultaterne heraf til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget for at vurdere finansieringens virkningsfuldhed og effektivitet og dens gennemslagskraft i henseende til opnåelsen af de overordnede mål for CEF og foretage eventuelle nødvendige justeringer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

² EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (63) Der bør indføres gennemsigtige, ansvarlige og passende overvågnings- og rapporteringsforanstaltninger, herunder målbare indikatorer, med henblik på at vurdere og rapportere om fremskridtene med CEF hen imod opfyldelsen af de generelle og specifikke mål, der er fastsat i denne forordning. Disse foranstaltninger bør også sikre, at CEF's resultater anerkendes. Dette præstationsrapporteringssystem bør sikre, at data til overvågning af gennemførelsen af CEF og dens resultater er egnede til en dybdegående analyse af de opnåede fremskridt og de opståede vanskeligheder, og at disse data og resultater indsamles effektivt, virkningsfuldt og rettidigt. Det er nødvendigt at pålægge modtagere af EU-midler forholdsmæssige rapporteringskrav med henblik på at indsamle relevante data til CEF.
- (64) CEF bør gennemføres ved hjælp af arbejdsprogrammer. Kommissionen bør senest den ... [tre måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtage de første flerårige arbejdsprogrammer, som bør indeholde tidsplanen for forslagsindkaldelserne i de første tre år af CEF, deres emner og vejledende budget samt en fremtidig ramme for hele programmeringsperioden.

- (65) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fastsættelsen af specifikke regler for medfinansiering mellem de dele, der vedrører grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, der, når det er nødvendigt, specificerer de infrastrukturkrav, der gælder for visse kategorier af tiltag vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse, og den evalueringsprocedure for tiltag forbundet med tiltagene vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse, vedtagelse af arbejdsprogrammer og tildeling af økonomisk støtte fra Unionen. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (66) For om nødvendigt at tilpasse de indikatorer, der anvendes til overvågning af CEF, de vejledende procentsatser for fordelingen af budgetmidlerne på hvert specifikt mål i transportsektoren og definitionen af transporthovednetkorridorerne bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF, for så vidt angår ændringer af del I, II og III i bilaget til denne forordning. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (67) Målet for denne forordning, nemlig at opbygge, udvikle, modernisere og færdiggøre de transeuropæiske net inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor og at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af tiltagets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (68) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013¹ og forordning (EU) nr. 283/2014 bør derfor ophæves. Retsvirkningerne af artikel 29 i forordning (EU) nr. 1316/2013, som ændrer bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010², for så vidt angår listen over godstogskorridorer, bør imidlertid opretholdes.
- (69) For at sikre kontinuitet i ydelsen af støtte på de relevante politikområder og for at give mulighed for gennemførelse fra begyndelsen af MFF for 2021-2027 bør denne forordning træde i kraft hurtigst muligt og finde anvendelse med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2021 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning oprettes Connecting Europe-faciliteten ("CEF") for perioden for den flerårige finansielle ramme ("FFR") 2021-2027.

Med denne forordning fastsættes mål for CEF, dens budget for perioden 2021-2027, former for EU-finansiering samt reglerne for ydelsen af en sådan finansiering.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) "tiltag": enhver aktivitet, som er blevet udpeget som finansielt og teknisk uafhængig, har en fast tidsramme og er nødvendig for gennemførelsen af et projekt
- b) "alternative brændstoffer": alternative brændstoffer til alle transportformer som defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/94/EU

- c) "støttemodtager": en enhed med status som juridisk person, med hvilken der er indgået en tilskudsaftale
- d) "blandingsoperation": tiltag, som støttes over EU-budgettet, herunder inden for blandingsfaciliteter, jf. artikel 2, nr. 6), i finansforordningen, og som kombinerer støtte og/eller finansielle instrumenter og/eller budgetgarantier, der ikke skal tilbagebetales, fra EU-budgettet, og støtte, der skal tilbagebetales, fra udviklingsinstitutioner eller andre offentlige finansielle institutioner samt fra kommercielle finansielle institutioner og investorer
- e) "det samlede net": den transportinfrastruktur, der er udpeget i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013
- f) "hovednet": den transportinfrastruktur, der er udpeget i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013
- g) "hovednetkorridorer": instrumenter til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet, jf. kapitel IV i forordning (EU) nr. 1315/2013, og som opført i del III i bilaget til nærværende forordning
- h) "grænseoverskridende forbindelse" i transportsektoren: et projekt af fælles interesse, som sikrer kontinuiteten i TEN-T mellem medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et tredjeland

- i) "manglende forbindelse": en manglende strækning inden for enhver transportform i TEN-T eller en transportstrækning, som skaber forbindelse mellem hovednettet eller det samlede net og TEN-T-korridorerne, der hindrer kontinuiteten i TEN-T, eller som indeholder en eller flere flaskehalse, der påvirker kontinuiteten i TEN-T
- j) "infrastruktur med dobbelt anvendelse": en transportnetinfrastruktur, der opfylder både civile og forsvarsmæssige behov
- k) "grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi": et projekt, der er udvalgt eller kan udvælges i henhold til en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem to eller flere medlemsstater eller aftale mellem en eller flere medlemsstater og et eller flere tredjelande, som fastsat i artikel 8, 9, 11 og 13 i direktiv (EU) 2018/2001 om planlægning eller udbredelse af vedvarende energi, i overensstemmelse med kriterierne i del IV i bilaget til denne forordning
- l) "energieffektivitet først": energieffektivitet først som defineret i artikel 2, nr. 18), i forordning (EU) 2018/1999
- m) "infrastruktur til digital konnektivitet": net med meget høj kapacitet, 5G-systemer, lokal trådløs konnektivitet af meget høj kvalitet og backbonenet samt digitale driftsplatforme med direkte tilknytning til transport- og energiinfrastruktur

- n) "5G-systemer": et sæt digitale infrastrukturelementer, der er baseret på globalt aftalte standarder for mobil og trådløs kommunikationsteknologi, som anvendes til at skabe konnektivitet og værdiforøgende tjenester med højydelsesegenskaber såsom meget høj datahastighed og -kapacitet, kommunikation med lav latenstid, ultrahøj pålidelighed eller understøttelse af et stort antal forbundne enheder
- o) "5G-korridor": transportrute, vej, jernbane eller indre vandvej med fuld dækning af infrastruktur til digital konnektivitet og især 5G-systemer, som muliggør uafbrudt levering af synergistiske digitale tjenester såsom opkoblet og automatiseret mobilitet, lignende intelligente mobilitetstjenester for jernbaner eller digital konnektivitet på indre vandveje
- p) "digitale driftsplatforme med direkte tilknytning til transport- og energinfrastruktur": fysiske og virtuelle informations- og kommunikationsteknologiresourcer, der anvendes via kommunikationsinfrastrukturen og understøtter strømme, lagring, behandling og analyse af transport- eller energinfrastrukturdata eller af begge
- q) "projekt af fælles interesse": et projekt, der er udpeget i forordning (EU) nr. 1315/2013 eller i forordning (EU) nr. 347/2013 eller i nærværende forordnings artikel 8

- r) "undersøgelser": de aktiviteter, der er nødvendige for at forberede et projekts gennemførelse, såsom forberedende undersøgelser, kortlægning, gennemförlighedsundersøgelser, evaluerings-, afprövnings- og valideringsundersøgelser, herunder i form af software, og alle andre tekniske hjælpeforanstaltninger samt forudgående tiltag, der er nødvendige for at definere og udvikle et projekt og træffe beslutning om finansieringen heraf, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og udarbejdelse af finansieringspakken
- s) "socioøkonomiske drivkræfter": enheder, der i kraft af deres opgave, karakter eller beliggenhed direkte eller indirekte skaber betydelige socioøkonomiske fordele for borgerne, virksomhederne og lokalsamfundene i deres omgivelser eller inden for deres indflydelsesområde
- t) "tredjeland": et land, der ikke er medlem af Unionen
- u) "net med meget høj kapacitet": net med meget høj kapacitet som defineret i artikel 2, nr. 2), i direktiv (EU) 2018/1972
- v) "bygge- og anlægsarbejder": anskaffelse, levering og anvendelse af komponenter, systemer og tjenesteydelser, herunder software, samt udförelse af udviklings-, bygge- og anlægsaktiviteter vedrörende et projekt, overtagelsen af anlægget og iværksættelsen af et projekt.

Artikel 3

Mål

1. De generelle mål med CEF er at opbygge, udvikle, modernisere og færdiggøre de transeuropæiske net inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor og at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser og målene om at øge den europæiske konkurrencedygtighed, intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, den territoriale, sociale og økonomiske samhørighed og adgangen til og integrationen af det indre marked med vægt på at fremme synergivirkningerne mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor.
2. De specifikke mål for CEF er:
 - a) i transportsektoren:
 - i) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse, som vedrører effektive, sammenkoblede og multimodale net og infrastruktur for intelligent, interoperabel, bæredygtig, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet i overensstemmelse med målene i forordning (EU) nr. 1315/2013, og
 - ii) at tilpasse dele af TEN-T til dobbelt anvendelse af transportinfrastrukturen med henblik på at forbedre både civil og militær mobilitet

- b) i energisektoren:
 - i) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse, som vedrører yderligere integration af et effektivt og konkurrencedygtigt indre energimarked, nettenes interoperabilitet på tværs af grænser og sektorer, fremme af dekarbonisering af økonomien, fremme af energieffektivitet og sikring af forsyningssikkerheden, og
 - ii) at fremme det grænseoverskridende samarbejde inden for energi, herunder vedvarende energi
- c) i den digitale sektor at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse vedrørende udbredelsen af og adgang til sikre digitale net med meget høj kapacitet, herunder 5G-systemer, og til øget modstandsdygtighed og kapacitet i de digitale backbonenet på Unionens område ved at forbinde dem med de tilgrænsende områder samt til digitaliseringen af transport- og energinet.

Artikel 4

Budget

1. Finansieringsrammen for gennemførelsen af CEF for perioden fra 1. januar 2021 til 31. december 2027 udgør 33 710 000 000 EUR¹ i løbende priser.

I overensstemmelse med Unionens målsætning om at integrere klimatiltag i Unionens sektorpolitikker og EU-fonde bidrager CEF gennem sine tiltag med 60 % af sin samlede finansieringsramme til klimamålsætninger.

2. Det i stk. 1 omhandlede beløb fordeles som følger:

- a) 25 807 000 000 EUR til de specifikke mål, jf. artikel 3, stk. 2, litra a), hvoraf
 - i) 12 830 000 000 EUR stammer fra udgiftsområde 1(2) i FFR for 2021-2027, europæiske strategiske investeringer

¹ Finansieringsrammen for CEF for perioden 2021-2027 i faste 2018-priser er 29 896 000 000 EUR og fordeles som følger: a) transport: 22 884 000 000 EUR, hvoraf i) 11 384 000 000 EUR fra udgiftsområde 1(2) i FFR for 2021-2027, europæiske strategiske investeringer, ii) 10 000 000 000 EUR overføres fra Samhørighedsfonden, iii) 1 500 000 000 EUR fra udgiftsområde 5(13) i FFR for 2021-2027, forsvar, b) energi: 5 180 000 000 EUR og c) det digitale: 1 832 000 000 EUR.

- ii) 11 286 000 000 EUR overføres fra Samhørighedsfonden og anvendes i overensstemmelse med denne forordning og udelukkende i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden
 - iii) 1 691 000 000 EUR fra udgiftsområde 5(13) i FFR for 2021-2027 tildeles det i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. ii) omhandlede mål.
- b) 5 838 000 000 EUR til de specifikke mål, jf. artikel 3, stk. 2, litra b), hvoraf 15 %, med forbehold markedsudbredelse, tildeles grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, og hvis tærsklen på 15 % er nået, sætter Kommissionen denne tærskel op til 20 % med forbehold af markedsudbredelse.
- c) 2 065 000 000 EUR til de specifikke mål, jf. artikel 3, stk. 2, litra c).
3. Kommissionen må ikke afvige fra det beløb, der er omhandlet i stk. 2, litra a), nr. ii).
4. Op til 1 % af det i stk. 1 omhandlede beløb kan anvendes til finansiering af teknisk og administrativ bistand i forbindelse med gennemførelsen af CEF og de sektorspecifikke retningslinjer, eksempelvis forberedelses-, overvågnings-, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter, herunder institutionelle IT-systemer. Dette beløb kan også anvendes til finansiering af ledsageforanstaltninger til støtte for forberedelsen af projekter, og navnlig til rådgivningstjenester til projektiværksættere vedrørende finansieringsmuligheder med henblik på at hjælpe dem med at strukturere deres projektf finansiering.

5. Budgetforpligtelser for tiltag, der løber over mere end ét regnskabsår, kan opdeles på to eller flere år i årlige trancher.
6. I overensstemmelse med finansforordningens artikel 193, stk. 2, andet afsnit, litra a), under hensyntagen til nærværende forordnings forsinkede ikrafttræden samt for at sikre kontinuitet kan omkostninger, som er påløbet i forbindelse med tiltag, der støttes i henhold til nærværende forordning, i en begrænset periode anses for støtteberettigede fra den 1. januar 2021, selv hvis de er påløbet, inden ansøgningen om tilskud eller anmodningen om bistand blev indgivet.
7. Det beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, gennemføres i overensstemmelse med denne forordning, jf. dog denne artikels stk. 8, og uden at det berører artikel 15, stk. 2, litra c).
8. For så vidt angår de beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, stilles 30 % af disse beløb straks til rådighed på et konkurrencepræget grundlag for alle de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, til finansiering af transportinfrastrukturprojekter i overensstemmelse med nærværende forordning, idet der prioriteres at støtte det størst mulige antal grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser. Indtil den 31. december 2023 skal udvælgelsen af støtteberettigede projekter overholde de nationale tildelinger under Samhørighedsfonden med hensyn til 70 % af de overførte midler. Fra og med den 1. januar 2024 skal midler, der overføres til CEF, og som ikke er afsat til et transportinfrastrukturprojekt, stilles til rådighed for alle medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, til finansiering af transportinfrastrukturprojekter i overensstemmelse med nærværende forordning.

9. For så vidt angår medlemsstater, hvis BNI pr. indbygger målt i købekraftstandard (PPS) for perioden 2015-2017 er mindre end 60 % af den gennemsnitlige BNI pr. indbygger i EU-27, garanteres indtil den 31. december 2024 70 % af 70 % af det beløb, som disse medlemsstater har overført til CEF.
10. Indtil den 31. december 2025 må det samlede tildelte beløb fra beløbet, der er omhandlet i stk. 2, litra a), nr. ii), til tiltag i en medlemsstat, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, ikke overstige 170 % af denne medlemsstats andel af det samlede beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden.
11. For at støtte medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, og vil kunne have vanskeligheder med at udforme projekter, der har nået en tilstrækkelig modenhedsgrad og/eller kvalitet, eller begge dele, og som har en tilstrækkelig merværdi på EU-plan, gives der særlig opmærksomhed til teknisk bistand, der har til formål at styrke den institutionelle kapacitet og effektiviteten af offentlige forvaltninger og offentlige tjenester i forbindelse med udvikling og gennemførelse af projekter, der er opført i denne forordning.

Kommissionen gør sit yderste for at sætte medlemsstater, der er berettiget til finansiering fra Samhørighedsfonden, i stand til inden udgangen af perioden 2021-2027 at opnå den størst mulige udnyttelse af det beløb, som overføres til CEF, herunder gennem iværksættelse af supplerende indkaldelser.

Derudover, gives særlig opmærksomhed og støtte til de medlemsstater, hvis BNI pr. indbygger målt i PPS for perioden 2015-2017 er mindre end 60 % af den gennemsnitlige BNI pr. indbygger i EU-27.

12. Det beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, må ikke anvendes til finansiering af tværsektorielle arbejdsprogrammer og blandingsoperationer.
13. Midler, der er tildelt medlemsstaterne ved delt forvaltning, kan på anmodning fra de pågældende medlemsstater overføres til CEF på de betingelser der er fastsat i artikel 21 i forordning (EU) 2021/...⁺. Kommissionen forvalter disse midler direkte i overensstemmelse med finansforordningens artikel 62, stk. 1, første afsnit, litra a), eller indirekte i overensstemmelse med nævnte afsnits litra c). De omhandlede midler anvendes til fordel for den pågældende medlemsstat.
14. Uden at det berører denne artikels stk. 13 kan midler, der er tildelt medlemsstaterne ved delt forvaltning inden for den digitale sektor, på disse medlemsstaters anmodning overføres til CEF, herunder med henblik på at supplere finansieringen af støtteberettigede tiltag i henhold til denne forordnings artikel 9, stk. 4, med op til 100 % af de samlede støtteberettigede omkostninger, uden at dette berører medfinansieringsprincippet i finansforordningens artikel 190 og reglerne for statsstøtte. Disse midler anvendes udelukkende til fordel for den pågældende medlemsstat.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen, der er indeholdt i dokument st06674/21 (2018/0196 (COD)), i teksten.

Artikel 5

Tredjelande, der er associeret til CEF

1. CEF er åbent for deltagelse for følgende tredjelande:
 - a) medlemmer af Den Europæiske Frihandelssammenslutning, som er medlem af EØS, jf. betingelserne i EØS-aftalen
 - b) tiltrædende lande, kandidatlande og potentielle kandidatlande i overensstemmelse med de generelle principper og betingelser for disse landes deltagelse i EU-programmer, som er fastsat i de respektive rammeaftaler og Associeringsrådets afgørelser eller i lignende aftaler, og i overensstemmelse med de specifikke betingelser i aftaler mellem Unionen og disse lande
 - c) lande omfattet af den europæiske naboskabspolitik i overensstemmelse med de generelle principper og betingelser for disse landes deltagelse i EU-programmer, som er fastsat i de respektive rammeaftaler og Associeringsrådets afgørelser eller i lignende aftaler, og i overensstemmelse med de specifikke betingelser i aftaler mellem EU og disse lande

- d) Andre tredjelande i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i en konkret aftale om tredjelandets deltagelse i Unionens programmer, forudsat at der i aftalen:
- i) sikres en rimelig balance for så vidt angår bidrag og fordele for det tredjeland, som deltager i EU-programmerne
 - ii) fastsættes betingelser for deltagelse i CEF'erne, herunder beregningen af finansielle bidrag til de enkelte programmer og deres administrative omkostninger
 - iii) ikke indrømmes tredjelandet beslutningskompetence med hensyn til EU-programmet
 - iv) garanterer Unionen ret til at sikre en forsvarlig økonomisk forvaltning og beskytte sine finansielle interesser
 - v) fastsætter gensidighed med hensyn til adgang til tilsvarende programmer i tredjelandet.

De i denne artikels første afsnit, litra d), nr. ii), omhandlede bidrag udgør formålsbestemte indtægter i henhold til finansforordningens artikel 21, stk. 5.

2. Uden at det berører artikel 8 i forordning (EU) nr. 1315/2013 kan de tredjelande, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, og enheder, der er etableret i disse lande, ikke modtage finansiel støtte i henhold til denne forordning, medmindre det er absolut nødvendigt for at opfylde målene for et givet projekt af fælles interesse eller et projekt i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, i nærværende forordning og på betingelserne i de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i nærværende forordnings artikel 20.

Artikel 6

Gennemførelse og former for EU-finansiering

1. CEF gennemføres ved direkte forvaltning i overensstemmelse med finansforordningen eller ved indirekte forvaltning af de i finansforordningens artikel 62, stk. 1, første afsnit, litra c), omhandlede organer.
2. CEF kan yde finansiering i form af tilskud og udbud, som fastsat i finansforordningen. Det kan også bidrage til blandingsoperationer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/523¹ og finansforordningens afsnit X. Unionens bidrag til blandingsoperationer i transportsektoren må ikke overstige 10 % af det budgetbeløb, der er angivet i nærværende forordnings artikel 4, stk. 2, litra a), nr. i). I transportsektoren kan blandingsoperationer anvendes til tiltag vedrørende intelligent, interoperabel, bæredygtig, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet, jf. nærværende forordnings artikel 9, stk. 2, litra b).

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/523 af 24. marts 2021 om oprettelse af InvestEU-programmet og om ændring af forordning (EU) 2015/1017 (EUT 107 af 26.3.2021, s. 30).

3. Kommissionen kan i henhold til finansforordningens artikel 69 bemyndige forvaltningsorganerne til at gennemføre en del af CEF med henblik på opfylde kravene til optimal forvaltning og effektivitet for CEF inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor.
4. Bidrag til en mekanisme for gensidig forsikring kan dække den risiko, der er forbundet med tilbagesøgning af midler, der skyldes af modtagere, og betragtes som en tilstrækkelig garanti i henhold til finansforordningen artikel 33, stk. 7, i forordning (EU) 2021/695 finder anvendelse.

Artikel 7

Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

1. Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi bidrager til dekarbonisering, til færdiggørelse af det indre energimarked og til forbedring af forsyningssikkerheden. Disse projekter indgår i en samarbejdsaftale eller i anden form for aftale mellem to eller flere medlemsstater eller mellem en eller flere medlemsstater og et eller flere tredjelande, som fastsat i artikel 8, 9, 11 og 13 i direktiv (EU) 2018/2001. Disse projekter skal opfylde målene og de generelle kriterier samt overholde den procedure, der er fastsat i del IV i bilaget til denne forordning.

2. Senest den 31. december 2021 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 for, uden at det berører de tildelingskriterier, der er fastsat i artikel 14, at fastsætte specifikke udvælgelseskriterier og de nærmere detaljer for udvælgelsesprocessen for projekterne. Kommissionen offentliggør metoden til vurdering af projektets bidrag til de generelle kriterier og til udarbejdelse af den cost-benefit-analyse, der er specificeret i bilagets del IV.
3. Undersøgelser der har til formål at udvikle og udpege grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi er støtteberettigede i henhold til denne forordning.
4. Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi er berettiget til EU-finansiering til bygge- og anlægsarbejder, såfremt de opfylder følgende supplerende kriterier:
 - a) Den projektspecifikke cost-benefit-analyse i medfør af punkt 3 i bilagets del IV er obligatorisk for alle støttede projekter og tager hensyn til eventuelle indtægter som følge af støtteordningerne, er gennemført på en gennemsigtig, sammenhængende og udtømmende måde og dokumenterer tilstedeværelsen af betydelige omkostningsbesparelser eller fordele, eller begge dele, i form af systemintegration, miljømæssig bæredygtighed, forsyningssikkerhed eller innovation, og
 - b) ansøgeren påviser, at projektet ikke ville blive gennemført uden tilskuddet, eller at projektet ikke kan være kommercielt levedygtigt uden tilskuddet.

5. Tilskudsbeløbet for bygge- og anlægsarbejder:
- a) skal være forholdsmæssigt afpasset til de omkostningsbesparelser eller fordele, der er omhandlet i punkt 2, litra b), i bilagets del IV, eller begge
 - b) må ikke overstige det beløb, der kræves for at sikre, at projektet gennemføres eller bliver kommercielt rentabelt, og
 - c) skal overholde artikel 15, stk. 3.
6. CEF skal give mulighed for koordineret finansiering med den befordrende ramme for udbredelse af vedvarende energi, som er omhandlet i artikel 3, stk. 5, i direktiv (EU) 2018/2001, og for medfinansiering med Unionens mekanisme for finansiering af vedvarende energi, der er omhandlet i artikel 33 i forordning (EU) 2018/1999.
7. Kommissionen vurderer regelmæssigt anvendelsen af midlerne til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi mod referencebeløbet fastsat i nærværende forordnings artikel 4, stk. 2, litra b). Efter denne vurdering skal uudnyttede budgetmidler, som er tildelt grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, i tilfælde af at der ikke er tilstrækkelig anvendelse af midlerne til disse projekter i markedet, anvendes til at opfylde målene for de transeuropæiske energinet, som er fastsat i nærværende forordnings artikel 3, stk. 2, litra b), nr. i) for så vidt angår de støtteberettigede tiltag, der er omhandlet i nærværende forordnings artikel 9, stk. 3, litra a), og kan fra 2024 også anvendes til at medfinansiere Unionens mekanisme for finansiering af vedvarende energi, som er oprettet i henhold til forordning (EU) 2018/1999.

8. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der fastsætter specifikke regler for medfinansiering mellem de dele, der vedrører grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi under CEF, og Unionens mekanisme for finansiering af vedvarende energi, der er oprettet i henhold til artikel 33 i forordning (EU) 2018/1999. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i nærværende forordnings artikel 24, stk. 2.

Artikel 8

Projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet

1. Projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet er de projekter, der yder et vigtigt bidrag til Unionens strategiske konnektivetsmål og/eller leverer netinfrastrukturen til støtte for den digitale omstilling af økonomien og samfundet, samt Unionens digitale indre marked.
2. Projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet skal opfylde følgende kriterier:
 - a) projektet bidrager til det specifikke mål, jf. artikel 3, stk. 2, litra c), og
 - b) projektet anvender den bedst tilgængelige og bedst egnede teknologi til det specifikke projekt, som tilbyder den bedste balance med hensyn til datastrømskapacitet, transmissionssikkerhed, netmodstandsdygtighed, cybersikkerhed og omkostningseffektivitet.

3. Undersøgelser der har til formål at udvikle og udpege projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet er støtteberettigede i henhold til denne forordning.
4. Uden at det berører tildelingskriterierne fastsat i artikel 14, prioriteres finansieringen under hensyntagen til følgende kriterier:
 - a) Tiltag, der bidrager til udbredelsen af og adgangen til net med meget høj kapacitet, herunder 5G-systemer og anden avanceret konnektivitet, i overensstemmelse med Unionens strategiske konnektivitetsmål i områder, hvor socioøkonomiske drivkræfter er beliggende, prioriteres under hensyntagen til disse områders behov for konnektivitet og den yderligere områdedækning, der skabes, herunder for husholdninger, i overensstemmelse med bilagets del V, punkt 1. Enkeltstående udbredelser til socioøkonomiske drivkræfter er støtteberettiget, forudsat disse udbredelser er økonomisk proportionelt og fysisk gennemførlige.
 - b) Tiltag, der bidrager til levering af lokal trådløs konnektivitet af meget høj kvalitet i lokalsamfundene, prioriteres i overensstemmelse med bilagets del V, punkt 2.

- c) Tiltag, der bidrager til udbredelsen af 5G-korridorer langs større transportruter, herunder på TEN-T, såsom dem, der er opført i bilagets del V, punkt 3, prioriteres for at sikre dækning langs disse større transportruter, der muliggør uafbrudt levering af synergistiske digitale tjenester, under hensyntagen til den socioøkonomiske relevans i forhold til allerede installerede teknologiske løsninger i en fremadskuende tilgang.
- d) Projekter af fælles interesse, som har til formål at udbrede eller i betydelig grad at opgradere grænseoverskridende backbonenet, der skal forbinde EU med tredjelande og styrke forbindelserne mellem elektroniske kommunikationsnet inden for EU's område, herunder undervandskabler, prioriteres efter, hvor meget de bidrager til at øge ydeevnen, modstandsdygtigheden og den meget høje kapacitet af disse elektroniske kommunikationsnet.
- e) Projekter af fælles interesse om oprettelse af digitale driftsplatforme prioriterer tiltag, der bygger på de mest avancerede teknologier, og samtidig tager aspekter såsom interoperabilitet, cybersikkerhed, databeskyttelse og videreanvendelse af data i betragtning.

KAPITEL II

STØTTEBERETTIGELSE

Artikel 9

Støtteberettigede tiltag

1. Kun tiltag, som bidrager til opfyldelsen af de mål, der er omhandlet i artikel 3, idet der tages hensyn til de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser, er støtteberettiget. Sådanne tiltag omfatter undersøgelser, bygge- og anlægsarbejder og andre ledsageforanstaltninger, der er nødvendige for forvaltning og gennemførelse af CEF og de sektorspecifikke retningslinjer. Undersøgelser er kun støtteberettigede, hvis de vedrører projekter, der er støtteberettigede i henhold til CEF.

2. I transportsektoren kan udelukkende følgende tiltag komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning:

a) tiltag vedrørende effektive, sammenkoblede, interoperable og multimodale net til udvikling af jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur, infrastruktur i form af indre vandveje og maritim infrastruktur:

i) tiltag til gennemførelse af hovednettet i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, herunder tiltag vedrørende grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser, såsom dem, der er opført i del III i bilaget til nærværende forordning, samt byknudepunkter, multimodale logistiske platforme, søhavne, indlandshavne, banegodsterminaler i hovednettet og forbindelser til lufthavne i hovednettet som defineret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013; tiltag til gennemførelse af hovednettet kan omfatte relaterede elementer, der befinder sig i det samlede net, hvis det er nødvendigt for at optimere investeringen, og i henhold til de nærmere bestemmelser i de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 20 i nærværende forordning

- ii) tiltag vedrørende det samlede nets grænseoverskridende forbindelser i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013, såsom dem, der er opført i del III, punkt 2, i bilaget til nærværende forordning, tiltag omhandlet i del III, punkt 3, i bilaget til nærværende forordning, tiltag vedrørende undersøgelser om udvikling af det samlede net og tiltag vedrørende søhavne og indlandshavne i det samlede net i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013
- iii) tiltag til reetablering af manglende regionale grænseoverskridende jernbaneforbindelser i TEN-T-nettet, som tidligere er blevet taget ud af brug eller nedlagt
- iv) tiltag til gennemførelse af strækninger i det samlede net, der befinder sig i regioner i den yderste periferi i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013, herunder tiltag vedrørende relevante byknudepunkter, søhavne, indlandshavne, banegodsterminaler, forbindelser til lufthavne og multimodale logistiske platforme i det samlede net, som defineret i bilag II i forordning (EU) nr. 1315/2013
- v) tiltag til støtte for projekter af fælles interesse med det mål at forbinde det transeuropæiske transportnet med infrastrukturnet i nabolande, som defineret i artikel 8, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1315/2013

- b) tiltag vedrørende intelligent, interoperabel, bæredygtig, multimodal, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet:
- i) tiltag til støtte for motorveje til søs, jf. artikel 21 i forordning (EU) nr. 1315/2013, med fokus på grænseoverskridende nærskibsfart
 - ii) tiltag til støtte for trafiktelematiksystemer i overensstemmelse med artikel 31 i forordning (EU) nr. 1315/2013 for så vidt angår de respektive transportformer, herunder navnlig:
 - for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS
 - for så vidt angår indre vandveje: flodinformationstjenester (RIS)
 - for så vidt angår vejtransport: intelligente transportsystemer (ITS)
 - for så vidt angår søtransport: trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten (VTMIS) og elektroniske søfartstjenester, herunder enstrengede elektroniske tjenester såsom enstrengede søfartstjenester, fælles havnesystemer og relevante toldinformationssystemer
 - for så vidt angår lufttransport: lufttrafikstyringssystemer, navnlig de systemer, der er resultater af ATM-forskning i det fælles europæiske luftrum (SESAR)

- iii) tiltag til støtte for bæredygtige godstransporttjenester i overensstemmelse med artikel 32 i forordning (EU) nr. 1315/2013 og tiltag til reduktion af banegodstrafikstøj
- iv) tiltag til støtte for nye teknologier og innovation, herunder automatisering, forbedrede transporttjenester, modal integration og infrastruktur for alternative brændstoffer til alle transportformer i overensstemmelse med artikel 33 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- v) tiltag til fjernelse af hindringer for interoperabilitet, som defineret i artikel 3, litra o), i forordning (EU) nr. 1315/2013, navnlig hindringer i forbindelse med levering af korridor-/neteffekter, herunder tiltag der fremmer en stigning i godsbanetrafikken og automatiske faciliteter til skift af sporvidde
- vi) tiltag til fjernelse af hindringer for interoperabilitet, navnlig i byknudepunkter som defineret i artikel 30 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- vii) tiltag til gennemførelse af sikker infrastruktur og mobilitet, herunder færdselssikkerhed, i overensstemmelse med artikel 34 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- viii) tiltag til forbedring af transportinfrastrukturens modstandsdygtighed, navnlig dens modstandsdygtighed over for klimaændringer og naturkatastrofer og over for cybersikkerhedstrusler

- ix) tiltag til forbedring af transportinfrastrukturens tilgængelighed inden for alle transportformer og for alle brugere, navnlig brugere med nedsat mobilitet, i overensstemmelse med artikel 37 i forordning (EU) nr. 1315/2013
 - x) tiltag med henblik på at forbedre transportinfrastrukturens tilgængelighed og disponibilitet med henblik på sikkerheds- og civilbeskyttelsesformål og tiltag, der tilpasser transportinfrastrukturen til Unionens kontrol ved de ydre grænser med henblik på at lette trafikstrømmene
 - c) i henhold til det specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. ii), og i overensstemmelse med artikel 12, tiltag eller specifikke aktiviteter inden for et tiltag til støtte for nye eller eksisterende dele af TEN-T, som er egnede til militær transport, for at tilpasse TEN-T til krav til infrastruktur med dobbelt anvendelse.
3. I energisektoren kan udelukkende følgende tiltag komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning:
- a) tiltag vedrørende projekter af fælles interesse som fastsat i artikel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013
 - b) tiltag til støtte for grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, herunder innovative løsninger samt oplagring af vedvarende energi, og deres udformning, som defineret i del IV i bilaget, såfremt betingelserne fastsat i artikel 7 opfyldes.

4. I den digitale sektor kan udelukkende følgende tiltag komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning:
- a) tiltag til støtte for udbredelsen af og adgangen til net med meget høj kapacitet, herunder 5G-systemer, der kan levere gigabitkonnektivitet i områder, hvor socioøkonomiske drivkræfter er beliggende
 - b) tiltag til støtte for levering af lokal trådløs konnektivitet af meget høj kvalitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, i lokalsamfundene
 - c) tiltag til gennemførelse af en uafbrudt dækning med 5G-systemer langs alle større transportruter, herunder TEN-T, såsom tiltagene, der er opført i bilagets del V, nr. 3
 - d) tiltag til støtte for udbredelsen af nye eller en betydelig opgradering af eksisterende backbonenet, herunder ved hjælp af undervandskabler, i og mellem medlemsstaterne og mellem Unionen og tredjelande, såsom tiltagene, der er opført i bilagets del V, nr. 3, samt andre tiltag til støtte for udbredelsen af backbonenet omhandlet i nævnte nummer
 - e) tiltag til opfyldelse af krav til infrastruktur til digital konnektivitet med relation til grænseoverskridende projekter inden for transport eller energi eller til støtte for digitale driftsplatforme med direkte tilknytning til transport- eller energiinfrastruktur eller dem begge.

Artikel 10

Synergivirkninger mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor

1. Tiltag, der på samme tid bidrager til at opfylde et eller flere mål i mindst to sektorer, som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), b) og c), er berettiget til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning samt til at drage fordel af en højere medfinansieringssats i overensstemmelse med artikel 15. Sådanne tiltag gennemføres via arbejdsprogrammer, der omfatter mindst to sektorer og indeholder specifikke tildelingskriterier, og finansieres med budgetbidrag fra de pågældende sektorer.
2. Inden for hver af sektorerne for transport, energi og digitalisering kan tiltag, der er støtteberettigede i overensstemmelse med artikel 9, omfatte synergetiske elementer, som er relateret til enhver af de andre sektorer, og som ikke vedrører støtteberettigede tiltag, der er omhandlet i henholdsvis artikel 9, stk. 2, stk. 3 eller stk. 4, såfremt de opfylder alle følgende krav:
 - a) omkostningerne ved de synergetiske elementer overstiger ikke 20 % af tiltagets samlede støtteberettigede omkostninger
 - b) de synergetiske elementer vedrører transportsektoren, energisektoren eller den digitale sektor, og
 - c) de synergetiske elementer gør det muligt at forbedre tiltagets socioøkonomiske, klimamæssige og miljømæssige fordele i betydelig grad.

Artikel 11
Støtteberettigede enheder

1. For så vidt angår enheder finder kriterierne for støtteberettigelse fastsat i nærværende artikel anvendelse i tillæg til kriterierne fastsat i finansforordningens artikel 197.
2. Følgende enheder er støtteberettigede:
 - a) juridiske enheder, der er etableret i:
 - i) en medlemsstat, herunder joint ventures
 - ii) et tredjeland, som er associeret til CEF, eller
 - iii) et oversøisk land eller territorium
 - b) juridiske enheder, der er etableret i henhold til EU-retten, og, hvis det er fastsat i arbejdsprogrammerne, internationale organisationer.
3. Fysiske personer er ikke støtteberettigede.

4. Et arbejdsprogram kan fastsætte, at juridiske enheder etableret i tredjelande, der er associeret med CEF i overensstemmelse med artikel 5, og juridiske enheder, der er etableret i Unionen, men som direkte eller indirekte kontrolleres af tredjelande eller statsborgere i tredjelande eller af enheder etableret i tredjelande, ikke er berettiget til at deltage i alle eller nogle af tiltagene i henhold til de specifikke mål i artikel 3, stk. 2, litra c), af behørigt begrundede sikkerhedsmæssige årsager. I disse tilfælde er indkaldelser af forslag og indkaldelser af tilbud begrænset til enheder, der er etableret eller anses for at være etableret i medlemsstater, og som direkte eller indirekte kontrolleres af medlemsstater eller af statsborgere i medlemsstater.
5. Juridiske enheder, der er etableret i et tredjeland, der ikke er associeret til CEF, er undtagelsesvis berettigede til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til CEF, hvis dette er absolut nødvendigt for at opfylde målene i et givet projekt af fælles interesse inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor eller i et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi.
6. For at være støtteberettigede skal forslag
 - a) indgives af en eller flere medlemsstater, eller
 - b) med de berørte medlemsstaters samtykke indgives af internationale organisationer, fælles foretagender eller af offentlige eller private foretagender eller organer, herunder regionale eller lokale myndigheder.

Hvis en berørt medlemsstat er uenig i en indgivelse i henhold til første afsnits litra b), giver den meddelelse om disse oplysninger.

En medlemsstat kan beslutte, at forslag kan indgives uden dennes samtykke i forbindelse med et specifikt arbejdsprogram eller specifikke kategorier af ansøgninger. I så fald anføres dette efter anmodning fra den pågældende medlemsstat i det pågældende arbejdsprogram og i den pågældende indkaldelse af sådanne forslag.

Artikel 12

Særlige støtteberettigelsesregler i forbindelse med tiltag vedrørende tilpasning af TEN-T til både civil og forsvarsrelateret dobbelt anvendelse

1. For tiltag, der bidrager til tilpasning af TEN-T-hovednettet eller det samlede net som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013 for at muliggøre en dobbelt anvendelse af infrastrukturen til både civile og forsvarsrelaterede formål, gælder følgende yderligere støtteberettigelsesregler:
 - a) Forslagene skal indgives af en eller flere medlemsstater eller med de berørte medlemsstaters samtykke af juridiske personer, der er etableret i medlemsstaterne.

- b) Tiltagene skal vedrøre de strækninger eller knudepunkter, som medlemsstaterne har udpeget i bilagene til "Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU", som Rådet vedtog den 20. november 2018, eller en eventuel yderligere liste, der vedtages efterfølgende, samt en eventuel yderligere vejledende liste over prioriterede projekter, som medlemsstaterne udpeger i overensstemmelse med handlingsplanen for militær mobilitet.
- c) Tiltagene kan både vedrøre opgradering af eksisterende infrastrukturkomponenter eller opførelse af nye infrastrukturkomponenter under hensyntagen til de infrastrukturkrav, der er omhandlet i denne artikels stk. 2.
- d) Tiltag til gennemførelse af et niveau for infrastrukturkrav, der overstiger det niveau, der kræves for dobbelt anvendelse, er støtteberettigede; omkostningerne derved er dog kun støtteberettigede op til det omkostningsniveau, som svarer til det niveau af krav, der er nødvendigt for dobbelt anvendelse; tiltag vedrørende infrastruktur, der kun anvendes til militære formål, er ikke støtteberettigede.
- e) Tiltag i henhold til denne artikel finansieres kun fra det beløb, der er fastsat i denne forordnings artikel 4, stk. 2, litra a), nr. iii).

2. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der om nødvendigt specificerer infrastrukturkravene for visse kategorier af tiltag vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse og evalueringsproceduren for tiltag forbundet med tiltagene vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse. Nævnte gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, der er omhandlet i artikel 24, stk. 2.

3. Efter midtvejsevalueringen af CEF, som er fastsat i artikel 23, stk. 2, kan Kommissionen foreslå budgetmyndigheden, at den overfører de ikkeforpligtede beløb fra artikel 4, stk. 2, litra a), nr. iii), til artikel 4, stk. 2, litra a), nr. i).

KAPITEL III

TILSKUD

Artikel 13

Tilskud

Tilskud inden for rammerne af CEF tildeles og forvaltes i overensstemmelse med finansforordningens afsnit VIII.

Artikel 14

Tildelingskriterier

1. Gennemsigtige tildelingskriterier fastlægges i arbejdsprogrammerne, jf. artikel 20, og i forslagsindkaldelserne, idet alene følgende elementer tages i betragtning, for så vidt som det er relevant:
 - a) økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, herunder indvirkningen på klimaet (fordele og omkostninger i relation til projektets livscyklus), soliditeten, udførligheden og gennemsigtigheden af analysen

- b) aspekter vedrørende innovation og digitalisering, sikkerhed, interoperabilitet og tilgængelighed, herunder for personer med nedsat mobilitet
- c) den grænseoverskridende dimension, netintegration og territorial tilgængelighed, herunder for europæiske øer og regioner i den yderste periferi
- d) merværdi på EU-plan
- e) synergivirkninger mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor
- f) tiltagets modenhed i lyset af projektudviklingen
- g) soliditeten i den foreslåede vedligeholdelsesstrategi for projektet efter dets afslutning
- h) soliditeten i den foreslåede gennemførelsesplan
- i) Katalysatoreffekten af Unionens finansielle støtte på investeringerne
- j) behovet for at overvinde finansielle hindringer såsom dem, der forårsages af utilstrækkelig kommerciel levedygtighed, store startomkostninger eller mangel på markedsfinansiering
- k) mulighed for dobbelt anvendelse inden for rammerne af militær mobilitet
- l) sammenhæng med Unionens og nationale energi- og klimaplaner, herunder princippet om "energieffektivitet først".

2. Ved vurderingen af forslagene ud fra tildelingskriterierne skal der, hvor det er relevant, tages hensyn til modstandsdygtigheden over for klimaændringernes negative virkninger gennem en vurdering af klimasårbarhed og klimarisici, herunder de relevante tilpasningsforanstaltninger.
3. Ved vurderingen af forslagene ud fra tildelingskriterierne sikres det, hvor det er relevant, på baggrund af arbejdsprogrammerne, at CEF-støttede tiltag, som omfatter PNT-teknologi, er teknisk compatible med Galileo- og Egnosprogrammerne og med Copernicusprogrammet.
4. Hvad angår tiltag inden for transportsektoren, sikres det ved vurderingen af forslagene ud fra tildelingskriterierne, hvor det er relevant, at de foreslåede tiltag er i overensstemmelse med korridorarbejdsplanerne og gennemførelsesretsakterne, jf. artikel 47 i forordning (EU) nr. 1315/2013, og at de tager hensyn til den rådgivende udtalelse fra den ansvarlige europæiske koordinator i medfør af nævnte forordnings artikel 45, stk. 8. Der tages ved vurderingen ligeledes hensyn til, om gennemførelsen af CEF-finansierede tiltag risikerer at forstyrre gods- og passagerstrømmene på den strækning af linjen, der er berørt af projektet, og hvorvidt disse risici er blevet begrænset.
5. Hvad angår tiltag vedrørende grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, tager tildelingskriterierne hensyn til betingelserne fastsat i artikel 7, stk. 4.
6. Hvad angår tiltag vedrørende projekter af fælles interesse inden for digital konnektivitet, tager tildelingskriterierne fastsat i arbejdsprogrammerne og i forslagsindkaldelserne hensyn til kriterierne fastsat i artikel 8, stk. 4.

Artikel 15
Medfinansieringssatser

1. For undersøgelser kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. For undersøgelser, der finansieres med beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, er de maksimale medfinansieringssatser de samme som dem, der gælder for Samhørighedsfonden, jf. stk. 2, litra c).
2. For bygge- og anlægsarbejder i transportsektoren gælder følgende maksimale medfinansieringssatser:
 - a) for bygge- og anlægsarbejder vedrørende de specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. i), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 30 % af de samlede støtteberettigede omkostninger; medfinansieringssatserne kan dog forhøjes til maksimalt 50 % for følgende tiltag:
 - i) tiltag, der vedrører grænseoverskridende forbindelser, på de betingelser, der er fastsat i litra e) i dette stykke
 - ii) tiltag til støtte for trafiktelematiksystemer
 - iii) tiltag til støtte for de indre vandveje eller for jernbaners interoperabilitet
 - iv) tiltag til støtte for ny teknologi og innovation

- v) tiltag til støtte for sikkerhedsmæssige forbedringer af infrastrukturen, og
 - vi) tiltag, der tilpasser transportinfrastrukturen til Unionens kontrol ved de ydre grænser i overensstemmelse med relevant EU-ret
- b) for bygge- og anlægsarbejder vedrørende de specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. ii), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger; medfinansieringssatserne kan dog forhøjes til maksimalt 85 %, hvis de nødvendige midler overføres til CEF i henhold til artikel 4, stk. 13
- c) hvad angår beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, må de maksimale medfinansieringssatser ikke overstige 85 % af de samlede støtteberettigede omkostninger
- d) hvad angår beløbene fra udgiftsområdet europæiske strategiske investeringer på 1 559 800 000 EUR, jf. bilagets del II, første afsnit, første led, til at færdiggøre manglende store grænseoverskridende jernbaneforbindelser mellem medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, må de maksimale medfinansieringssatser ikke overstige 85 % af de samlede støtteberettigede omkostninger

- e) hvad angår tiltag vedrørende grænseoverskridende forbindelser, kan de forhøjede maksimale medfinansieringssatser, jf. dette stykkes litra a), c) og d), kun finde anvendelse på tiltag, der fremviser en høj grad af integration i planlægningen og gennemførelsen af tiltaget med hensyn til det tildelingskriterium, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra c), f.eks. gennem etablering af et enkelt projektselskab, en fælles forvaltningsstruktur, en bilateral retlig ramme eller ved en gennemførelsesretsakt i medfør af artikel 47 i forordning (EU) nr. 1315/2013; derudover kan medfinansieringssatsen for projekter, som gennemføres af integrerede forvaltningsstrukturer, herunder joint ventures i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, litra a), forhøjes med 5 %.

3. For bygge- og anlægsarbejder i energisektoren gælder følgende maksimale medfinansieringssatser:

- a) for bygge- og anlægsarbejder vedrørende de specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra b), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger
- b) medfinansieringssatserne kan forhøjes til maksimalt 75 % af de samlede støtteberettigede omkostninger for tiltag, der bidrager til udviklingen af projekter af fælles interesse, som på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 14, stk. 2, i forordning (EU) nr. 347/2013, skaber en høj grad af forsyningssikkerhed regionalt eller i hele Unionen, styrker solidariteten i Unionen eller tilbyder meget innovative løsninger.

4. For bygge- og anlægsarbejder i den digitale sektor gælder følgende maksimale medfinansieringssatser: for bygge- og anlægsarbejder vedrørende de specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra c), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 30 % af de samlede støtteberettigede omkostninger.

Medfinansieringssatserne kan forhøjes:

- a) op til 50 % for tiltag med en stærk grænseoverskridende dimension, såsom uafbrudt dækning med 5G-systemer langs større transportruter og udrulning af backbonenet mellem medlemsstaterne og mellem Unionen og tredjelande, og
- b) op til 75 % for tiltag vedrørende gennemførelse af gigabitkonnektivitet for socioøkonomiske drivkræfter.

Tiltag vedrørende tilvejebringelse af lokal trådløs konnektivitet i lokalsamfund kan, hvis de gennemføres ved hjælp af tilskud med lav værdi, finansieres med økonomisk støtte fra Unionen, der kan dække op til 100 % af de støtteberettigede omkostninger uden at det berører medfinansieringsprincippet.

5. Den maksimale medfinansieringssats for tiltag, jf. artikel 10, stk. 1, er den højeste maksimale medfinansieringssats, der gælder for de berørte sektorer. Derudover kan den medfinansieringssats, der gælder for disse tiltag, forhøjes med 10 %.
6. I hver af sektorerne for transport, energi og digitalisering, hvad angår bygge- og anlægsarbejder i regionerne i den yderste periferi, anvendes en særlig maksimal medfinansieringssats på 70 %.

Artikel 16
Støtteberettigede omkostninger

Følgende kriterier for omkostningers støtteberettigelse finder anvendelse i tillæg til kriterierne i finansforordningens artikel 186:

- a) Udgifter er kun støtteberettigede, hvis de er påløbet i medlemsstaterne, medmindre det pågældende projekt af fælles interesse eller grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi involverer et eller flere tredjelandes områder, som omhandlet i artikel 5 eller artikel 11, stk. 4, i denne forordning, eller internationale farvande, og tiltaget er absolut nødvendig for at opfylde målene for det pågældende projekt.
- b) Omkostninger til udstyr, anlæg og infrastruktur, som støttemodtageren behandler som kapitaludgifter, er op til 100 % støtteberettigede.
- c) Udgifter relateret til køb af jord er ikke støtteberettigede, undtagen med midler, der er overført fra Samhørighedsfonden inden for transportsektoren i overensstemmelse med artikel 64 i forordning (EU) 2021/...⁺.
- d) De støtteberettigede omkostninger omfatter ikke merværdiafgift.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen, der er indeholdt i dokument st06674/21 (2018/0196 (COD)), i teksten.

Artikel 17

Kombination af tilskud med andre finansieringskilder

1. Der kan ydes tilskud i kombination med finansiering fra Den Europæiske Investeringsbank eller nationale erhvervsfremmende banker eller andre udviklingsinstitutioner og offentlige finansielle institutioner samt fra finansieringsinstitutter og investorer i den private sektor, herunder gennem offentlig-private partnerskaber.
2. Tildeling af tilskud som omhandlet i stk. 1 kan gennemføres ved hjælp af specifikke forslagsindkaldelser.

Artikel 18

Nedsættelse eller ophør af tilskud

1. I tillæg til de grunde, der er anført i finansforordningens artikel 131, stk. 4, kan tilskudsbeløbet, bortset fra i behørigt begrundede tilfælde, nedsættes af følgende grunde:
 - a) for undersøgelser, hvis tiltaget ikke er iværksat senest et år efter startdatoen som angivet i tilskudsafalen
 - b) for bygge- og anlægsarbejder, hvis tiltaget ikke er iværksat senest to år efter startdatoen som angivet i tilskudsafalen

- c) hvis det på baggrund af en revision af tiltagets gennemførelse konstateres, at gennemførelsen af tiltaget er forsinket i en sådan grad, at tiltagets mål ikke kan forventes nået.
- 2. Tilskudsafalen kan ændres eller bringes til ophør af de i stk. 1 anførte grunde.
- 3. Inden en afgørelse om nedsættelse eller ophør af et tilskud træffes, undersøges sagen udførligt, og de berørte støttemodtagere gives mulighed for at fremsætte deres bemærkninger inden for en rimelig frist.
- 4. Disponible forpligtelsesbevillinger, som hidrører fra anvendelsen af denne artikels stk. 1 eller 2, fordeles på andre arbejdsprogrammer, der er foreslået under den tilhørende finansieringsramme fastsat i artikel 4, stk. 2.

Artikel 19

Sammenlagte og alternativ finansiering

- 1. Et tiltag, der har modtaget et bidrag inden for rammerne af CEF, kan også modtage et bidrag fra andre EU-programmer, herunder midler under delt forvaltning, forudsat at bidragene ikke dækker de samme omkostninger. Reglerne for det relevante EU-program finder anvendelse på dets respektive bidrag til tiltaget. Den sammenlagte finansiering må ikke overstige tiltagets samlede støtteberettigede omkostninger. Støtte fra de forskellige EU-programmer kan beregnes på et pro rata-grundlag i overensstemmelse med de dokumenter, hvori støttevilkårene er fastsat.

2. Tiltag, der opfylder følgende kumulative betingelser, tildeles kvalitetsmærket "Seal of Excellence":

- a) de er blevet vurderet som led i en forslagsindkaldelse i henhold til CEF
- b) de opfylder minimumskraverne til kvalitet i den pågældende forslagsindkaldelse
- c) de kan ikke finansieres inden for rammerne af den pågældende forslagsindkaldelse på grund af budgetmæssige begrænsninger.

Det er muligt for tiltag, der er blevet tildelt et "Seal of Excellence"-mærke i overensstemmelse med først afsnit, at modtage støtte fra ERDF i overensstemmelse artikel 67, stk. 5, i forordning (EU) 2021/...⁺ eller fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, uden en yderligere vurdering, og forudsat at sådanne tiltag er i overensstemmelse med målene og reglerne for pågældende fond.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen, der er indeholdt i dokument st06674/21 (2018/0196 (COD)), i teksten.

KAPITEL IV

PROGRAMMERING, OVERVÅGNING, EVALUERING OG KONTROL

Artikel 20

Arbejdsprogrammer

1. CEF gennemføres ved hjælp af arbejdsprogrammer, jf. finansforordningens artikel 110.
2. Med henblik på at tilvejebringe gennemsigtighed og forudsigelighed og forbedre kvaliteten af projekterne skal Kommissionen senest den ... [tre måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtage de første flerårige arbejdsprogrammer. Disse første flerårige arbejdsprogrammer skal omfatte tidsplanen for forslagsindkaldelserne i de første tre år af CEF, deres emner og vejledende budget samt en fremtidig ramme for hele programmeringsperioden.
3. Arbejdsprogrammerne vedtages af Kommissionen ved gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

4. Når Kommissionen vedtager arbejdsprogrammer i energisektoren, lægger den særlig vægt på projekter af fælles interesse og tiltag i tilknytning hertil, som sigter mod yderligere at integrere det indre energimarked, bryde energiisolation og udrydde flaskehalse i forbindelse med elsammenkoblinger, med fokus på de projekter, der bidrager til at nå sammenkoblingsmålet på mindst 10 % senest i 2020 og 15 % senest i 2030, samt på projekter, der bidrager til elsystemers synkronisering med EU-nettene.
5. I overensstemmelse med finansforordningens artikel 200, stk. 2, kan den ansvarlige anvisningsberettigede, hvor det er hensigtsmæssigt, tilrettelægge udvælgelsesproceduren i to faser som følger:
 - a) ansøgerne indgiver en forenklet ansøgning med relativt kortfattede oplysninger, således at der kan foretages en første udvælgelse af projekter på grundlag af et begrænset antal kriterier
 - b) de udvalgte ansøgere i den første fase indgiver en fuldstændig ansøgning efter afslutningen af den første fase.

Artikel 21

Tildeling af finansiel støtte fra Unionen

1. Efter hver forslagsindkaldelse på grundlag af de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 20, vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt, der fastsætter størrelsen af den finansielle støtte, der ydes til de udvalgte projekter eller til dele heraf, og fastlægger de nærmere betingelser og metoder for deres gennemførelse. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.
2. Under gennemførelsen af tilskudsaftalerne underretter Kommissionen støttemodtagerne og de berørte medlemsstater om ændringer i tilskudsbeløbene og de endelige beløb, der udbetales.
3. Støttemodtagerne indsender rapporter som defineret i de respektive tilskudsaftaler uden forudgående godkendelse fra medlemsstaterne. Kommissionen giver medlemsstaterne adgang til rapporterne om de tiltag, der finder sted på deres område.

Artikel 22

Overvågning og rapportering

1. Indikatorerne til rapportering om CEF's fremskridt hen imod opnåelsen af de i artikel 3 fastlagte generelle og specifikke mål er fastsat i bilagets del I.

2. For at sikre en effektiv vurdering af CEF's fremskridt hen imod opnåelsen af dets mål tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 for at ændre bilagets del I for så vidt angår indikatorerne samt for at supplere denne forordning med bestemmelser om oprettelse af en overvågnings- og evalueringsramme.
3. Præstationsrapporteringssystemet skal sikre, at data til overvågning af programmets gennemførelse og resultater er egnede til en dybdegående analyse af de opnåede fremskridt, herunder med hensyn til overvågning af klimarelaterede udgifter, og at de indsamles effektivt, virkningsfuldt og rettidigt. Til dette formål pålægges modtagere af EU-midler og, hvor det er hensigtsmæssigt, medlemsstaterne forholdsmæssige rapporteringskrav.
4. Kommissionen forbedrer det særlige websted ved i realtid at offentliggøre et kort over projekter, som er under gennemførelse, sammen med relevante oplysninger, herunder konsekvensvurderinger og værdien, støttemodtageren, den gennemførende enhed og status for projektet. Kommissionen forelægger også situationsrapporter hvert andet år. Disse situationsrapporter skal indeholde oplysninger om CEF's gennemførelse i overensstemmelse med dets generelle mål og specifikke mål fastsat i artikel 3, og klarlægge, om de forskellige sektorer er på rette vej, om de samlede budgetforpligtelser er i overensstemmelse med det samlede tildelte beløb, om de igangværende projekter er tilstrækkeligt fuldført, og om det stadig er muligt og passende at overlevere dem.

Artikel 23

Evaluering

1. Evalueringer foretages så betids, at resultaterne heraf kan indgå i beslutningsprocessen.
2. En midtvejsevaluering af CEF foretages, når der foreligger tilstrækkelige oplysninger om CEF's gennemførelse, dog senest fire år efter påbegyndelsen af CEF's gennemførelse.
3. Ved afslutningen af CEF's gennemførelse, dog senest fire år efter udløbet af den periode, der er omhandlet i artikel 1, foretager Kommissionen en endelig evaluering af CEF.
4. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget resultaterne af evalueringerne og sine bemærkninger hertil.

Artikel 24

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af CEF-Koordinationsudvalget, der kan mødes i forskellige sammensætninger afhængigt af det respektive emne. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 25

Delegerede retsakter

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 26, med henblik på at supplere denne forordning ved:
 - a) at etablere en overvågnings- og evalueringsramme på grundlag af indikatorerne fastsat i bilagets del I
 - b) at fastsætte regler vedrørende udvælgelse af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi ud over projekterne i bilagets del IV og fastlægge og ajourføre en liste over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.
2. Uden at det berører artikel 172, andet afsnit, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 26, for:
 - a) at ændre bilagets del III om fastlæggelse af transporthovednetkorridorer samt forhåndsudpegede strækninger i det samlede net
 - b) at ændre bilagets del V om udpegelse af projekter af fælles interesse vedrørende digital konnektivitet.

Artikel 26

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 22, stk. 2, og artikel 25, tillægges Kommissionen indtil den 31. december 2028.
3. Den i artikel 7, stk. 2, artikel 22, stk. 2, og artikel 25 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7, stk. 2, artikel 22, stk. 2, og artikel 25 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 27

Information, kommunikation og offentliggørelse

1. Modtagere af EU-finansiering skal anerkende denne finansierings oprindelse og sikre synlighed af EU-finansieringen, navnlig når de promoverer tiltagene og deres resultater, ved at give sammenhængende, effektive og forholdsmæssige målrettede oplysninger til forskellige modtagergrupper, herunder medierne og offentligheden.
2. Kommissionen gennemfører informations- og kommunikationstiltag vedrørende CEF, vedrørende tiltag, der iværksættes i henhold til CEF, og vedrørende de opnåede resultater. De finansielle midler, der er tildelt CEF, skal også bidrage til formidling af Unionens politiske prioriteter, for så vidt som disse prioriteter vedrører målene omhandlet i artikel 3.

3. Der skal sikres gennemsigtighed og høring af offentligheden i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret.

Artikel 28

Beskyttelse af Unionens finansielle interesse

Hvor et tredjeland deltager i CEF i kraft af en afgørelse, der er vedtaget i henhold til en international aftale eller på grundlag af ethvert andet retligt instrument, skal tredjelandet give den ansvarlige anvisningsberettigede, OLAF og Revisionsretten de fornødne rettigheder og den fornødne adgang, således at de fuldt ud kan udøve deres respektive beføjelser. Hvad angår OLAF, skal sådanne rettigheder omfatte retten til at foretage undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet, som fastsat i forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013.

KAPITEL IV

OVERGANGSBESTEMMELSER OG

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 29

Ophævelse og overgangsbestemmelser

1. Forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 ophæves.

2. Denne forordning påvirker ikke videreførelsen eller ændringer af tiltag, der er iværksat i henhold til forordning (EU) nr. 1316/2013, som fortsat finder anvendelse på disse tiltag, indtil de afsluttes, uden at det berører stk. 1.
3. CEF's finansieringsramme kan også dække udgifterne til den tekniske og administrative bistand, som er påkrævet for at sikre overgangen mellem CEF og de foranstaltninger, der blev vedtaget i henhold til forordning (EU) nr. 1316/2013.
4. Om nødvendigt kan der opføres bevillinger på EU-budgettet ud over 2027 til dækning af de udgifter, som fremgår af artikel 4, stk. 5, for at muliggøre forvaltning af tiltag, som ikke er afsluttet senest den 31. december 2027 i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 30
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2021.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

DEL I

INDIKATORER

CEF vil blive overvåget nøje på grundlag af et sæt indikatorer, der er beregnet til at måle, i hvilket omfang de generelle og specifikke mål for CEF er nået, og med henblik på at minimere de administrative byrder og omkostninger. Med henblik herpå vil der blive indsamlet data vedrørende følgende sæt af nøgleindikatorer:

Sektorer	Specifikke mål	Nøgleindikatorer
Transport	Effektive, sammenkoblede og multimodale net og infrastruktur for intelligent, interoperabel, bæredygtig, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet	Antallet af grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser, der afhjælpes med støtte fra CEF (herunder tiltag vedrørende byknudepunkter, regionale grænseoverskridende jernbaneforbindelser, multimodale logistiske platforme, søhavne, indlandshavne, forbindelser til lufthavne og banegodsterminaler i TEN-T-hovednettet og det samlede net)
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til digitaliseringen af transport, navnlig gennem udbredelsen af ERTMS, RIS, ITS, VTMS/elektroniske søfartstjenester og SESAR
		Antallet af forsyningspunkter med alternative brændstoffer, der er bygget eller opgraderet med støtte fra CEF

Sektorer	Specifikke mål	Nøgleindikatorer
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til transportsikkerheden
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til transporttilgængelighed for personer med nedsat mobilitet
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til reduktion af godsbanetrafikstøj
	Tilpasning til dobbelt anvendelse af transportinfrastruktur	Antallet af transportinfrastrukturkomponenter, der er tilpasset til krav til dobbelt anvendelse
Energi	Bidrag til markedernes sammenkobling og integration	Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til projekter, som kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne hindringer
	Forsyningssikkerhed	Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til projekter, som sikrer et modstandsdygtigt gasnet
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til at gøre nettene mere intelligente og digitale og til at øge energioplagringskapaciteten
	Bæredygtig udvikling gennem fremme af dekarbonisering	Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til projekter, som muliggør øget udbredelse af vedvarende energi i energisystemer
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til grænseoverskridende samarbejde inden for området for vedvarende energi

Sektorer	Specifikke mål	Nøgleindikatorer
Den digitale sektor	Bidrag til udbredelsen af infrastruktur til digital konnektivitet i hele Unionen	Nye forbindelser til net med meget høj kapacitet hos de socioøkonomiske drivkræfter og forbindelser af meget høj kvalitet hos lokalsamfundene
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som muliggør 5G-dækning langs større transportruter
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som muliggør nye forbindelser til net med meget høj kapacitet
		Antallet af tiltag, der støttes af CEF, og som bidrager til digitaliseringen af energi- og transportsektorerne

DEL II

VEJLEDENDE PROCENTSATSER FOR TRANSPORTSEKTOREN

De budgetmidler, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra a), nr. i), fordeles som følger:

- 60 % til de tiltag, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a): "Tiltag vedrørende effektive, sammenkoblede, interoperable og multimodale net", hvoraf 1 559 800 000 EUR¹ tildeles som en prioritet og på et konkurrencepræget grundlag til færdiggørelsen af manglende store grænseoverskridende jernbaneforbindelser mellem medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden

¹ 1 384 000 000 EUR i 2018-priser.

- 40 % til de tiltag, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra b): "Tiltag vedrørende intelligent, interoperabel, bæredygtig, multimodal, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet".

De budgetmidler, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra a), nr. ii), fordeles som følger:

- 85 % til de tiltag, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a): "Tiltag vedrørende effektive, sammenkoblede, interoperable og multimodale net"
- 15 % til de tiltag, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra b): "Tiltag vedrørende intelligent, interoperabel, bæredygtig, multimodal, inklusiv, tilgængelig og sikker mobilitet".

For så vidt angår de tiltag, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a), bør 85 % af budgetmidlerne tildeles tiltag vedrørende hovednettet, og 15 % bør tildeles tiltag vedrørende det samlede net.

DEL III:

TRANSPORTHOVEDNETKORRIDORER

OG GRÆNSEOVERSKRIDENDE FORBINDELSER I DET SAMLEDE NET

1. Hovednetkorridorer og vejledende liste over forhåndsudpegede grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser

Hovednetkorridoren "Atlantehavet"		
Ruteføring	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Dourofloden Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Baile Átha Cliath eller Dublin/Corcaigh eller Cork – Le Havre – Rouen – Paris Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Baile Átha Cliath eller Dublin/Corcaigh eller Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon	
Grænseoverskridende forbindelser	Évora – Mérida	Jernbane
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Dourofloden (Via Navegável do Douro)	Indre vandveje
Manglende forbindelser	Interoperable banestrækninger med ikke-UIC-sporvidde på Den Iberiske Halvø	Jernbane

Hovednetkorridoren "Østersøen – Adriaterhavet"		
Ruteføring	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Śląskóv 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	
Grænseoverskridende forbindelser	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venedig – Trieste – Divača – Ljubljana	Jernbane
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Vej
Manglende forbindelser	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-basistunnelen Graz – Klagenfurt: Koralm-jernbanestrækningen og -tunnelen Koper – Divača	Jernbane

Hovednetkorridoren "Middelhavet"		
Ruteføring	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venedig – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA grænse	
Grænseoverskridende forbindelser	Barcelona – Perpignan	Jernbane
	Lyon – Torino: basistunnel og adgangsveje	
	Nice – Ventimiglia	
	Venedig – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – UA grænse	
	Lendava – Letenye	Vej
	Vásárosnamény – UA grænse	
Manglende forbindelser	Almería – Murcia	Jernbane
	Interoperable banestrækninger med ikke-UIC-sporvidde på Den Iberiske Halvø	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venedig – Ravenna/Trieste	Indre vandveje

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Østersøen"		
Ruteføring	Luleå – Helsinki – Tallinn – Rīga Ventspils – Rīga Rīga – Kaunas Klaipėda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa BY grænse – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław UA grænse – 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/Osnabrück – Köln – Antwerpen	
Grænseoverskridende forbindelser	Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltics nye fuldt interoperable banestrækning med UIC-sporvidde	Jernbane
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Jernbane og indre vandveje
	Via Baltica-korridoren EE-LV-LT-PL	Vej
Manglende forbindelser	Kaunas – Vilnius: en del af Rail Baltics nye fuldt interoperable banestrækning med UIC-sporvidde	Jernbane
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, inkl. forbindelser til det planlagte centrale transportknudepunkt	
	Nord-Ostsee-Kanal	Indre vandveje
	Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, vesttyske kanaler	
	Rhine, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Middelhavet"		
Ruteføring	UK grænse – Baile Átha Clia eller Dublin – Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Corcaigh eller Cork Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Baile Átha Clia eller Dublin/Corcaigh eller Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam UK grænse – Lille – Brussel eller Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel eller Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre	
Grænseoverskridende forbindelser	Brussel eller Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Jernbane
	Terneuzen – Gent	Indre vandveje
	Seine – Scheldenettet og de tilhørende flodbækkener til Seinen, Schelde og Meusefloderne	
	Rhine-Schelde-korridoren	
Manglende forbindelser	Albertkanaal/Canal Albert og Kanaal Bocholt-Herentals	Indre vandveje

Hovednetkorridoren "Orienten/det østlige Middelhav"		
Ruteføring	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – RS grænse/MK grænse Sofia – Plovdiv – Burgas/TR grænse TR grænse – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa MK grænse – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piræus/Ikonio – Irakleio – Lemesos (Vasiliko) – Nicosia/Larnaka Athina – Patra/Igoumenitsa	
Grænseoverskridende forbindelser	Dresden – Prag/Kolín	Jernbane
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – RS grænse/MK grænse	
	TR grænse – Alexandroupoli	
	MK grænse – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (AL grænse)	Vej
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – RS grænse	
	Hamburg – Dresden – Prag – Pardubice	Indre vandveje
Manglende forbindelser	Igoumenitsa – Ioannina Prag – Brno Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli Timișoara – Craiova	Jernbane

Hovednetkorridoren "Rhinen – Alperne"		
Ruteføring	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Brussel eller Bruxelles – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge	
Grænseoverskridende forbindelser	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Jernbane
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara – CH grænse	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Indre vandveje
Manglende forbindelser	Genova – Tortona/Novi Ligure	Jernbane
	Zeebrugge – Gent	

Hovednetkorridoren "Rhinen – Donau"		
Ruteføring	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Prag – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA grænse Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucureşti– Giurgiu/Constanţa – Sulina	
Grænseoverskridende forbindelser	München – Prag	Jernbane
	Nürnberg – Plzeň	
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – UA grænse	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – RS grænse	
	Bucureşti – Giurgiu – Rousse	
	Donau (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina) og de tilhørende flodbækkener til Váh-, Sava- og Tiszafloderne	Indre vandveje
	Zlín – Žilina	Vej
	Timișoara – RS grænse	
Manglende forbindelser	Stuttgart – Ulm	Jernbane
	Salzburg – Linz	
	Craiova – Bukarest	
	Arad – Sighişoara – Braşov– Predeal	

Hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet"		
Ruteføring	RU grænse – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro (Hallsberg)/Linköping – Malmø Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro (Hallsberg) Oslo – Göteborg – Malmø – Trelleborg Malmø – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Rom – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk	
Grænseoverskridende forbindelser	RU grænse – Helsinki	Jernbane
	København – Hamburg: adgangsveje til den faste forbindelse over Fehmarnbæltet	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-basistunnelen og adgangsveje	
	Göteborg – Oslo	
	København – Hamburg: den faste forbindelse over Fehmarnbæltet	Jernbane/vej

2. Vejledende liste over forhåndsudpegede grænseoverskridende forbindelser i det samlede net

Det samlede nets grænseoverskridende strækninger, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, litra a), nr. ii), omfatter navnlig følgende strækninger:

Baile Átha Cliath eller Dublin/Letterkenny – UK grænse	Vej
Pau – Huesca	Jernbane
Lyon – CH grænse	Jernbane
Athus – Mont-Saint-Martin	Jernbane
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Jernbane
Antwerpen – Duisburg	Jernbane
Mons – Valenciennes	Jernbane
Gent – Terneuzen	Jernbane
Heerlen – Aachen	Jernbane
Groningen – Bremen	Jernbane
Stuttgart – CH grænse	Jernbane
Gallarate/Sesto Calende – CH grænse	Jernbane
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Jernbane
Praha– Linz	Jernbane
Villach – Ljubljana	Jernbane

Pivka – Rijeka	Jernbane
Plzeň – České Budějovice – Wien	Jernbane
Wien – Győr	Jernbane
Graz – Celldömölk – Győr	Jernbane
Neumarkt-Kallham – Mühlendorf	Jernbane
Amberkorridoren PL-SK-HU	Jernbane
Via Carpathia-korridoren BY/UA grænse PL-SK-HU-RO	Vej
Focșani – MD grænse	Vej
Budapest – Osijek – Svilaj (BA grænse)	Vej
Faro – Huelva	Jernbane
Porto – Vigo	Jernbane
Giurgiu – Varna	Jernbane
Svilengrad – Pithio	Jernbane

3. Komponenter i det samlede net placeret i medlemsstater, som ikke har en landgrænse med en anden medlemsstat.

DEL IV:
UDVÆLGELSE AF GRÆNSEOVERSKRIDENDE PROJEKTER
INDEN FOR VEDVARENDE ENERGI

1. Mål i grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal fremme grænseoverskridende samarbejde mellem medlemsstaterne inden for planlægning, udvikling og den omkostningseffektive udnyttelse af vedvarende energikilder samt lette deres integration gennem energioplagringsfaciliteter med henblik på at bidrage til Unionens langsigtede dekarboniseringsstrategi.

2. Generelle kriterier

For at kunne blive betragtet som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi skal et projekt opfylde alle følgende generelle kriterier:

- a) Projektet skal indgå i en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem to eller flere medlemsstater eller mellem en eller flere medlemsstater og et eller flere tredjelande som fastsat i artikel 8, 9, 11 og 13 i direktiv (EU) 2018/2001.

- b) Projektet skal give omkostningsbesparelser inden for udbredelse af vedvarende energi eller fordele inden for systemintegration, forsyningssikkerhed eller innovation eller begge dele i forhold til et lignende projekt eller projekt vedrørende vedvarende energi gennemført af en af de deltagende medlemsstater alene.
- c) De mulige overordnede fordele ved samarbejdet skal overstige omkostningerne, herunder på lang sigt, vurderet på grundlag af en cost-benefit-analyse som omhandlet i denne dels punkt 3 og med anvendelse af de metoder, der er omhandlet i denne forordnings artikel 7, stk. 2.

3. Cost-benefit-analyse

- a) energiproduktionsomkostninger
- b) systemintegrationsomkostninger
- c) støtteomkostninger
- d) drivhusgasemissioner
- e) forsyningssikkerhed
- f) luftforurening og anden lokal forurening, såsom virkninger på den lokale natur og miljøet
- g) innovation.

4. Procedure

- a) Iværksættere, herunder medlemsstater, af et projekt, der muligvis er berettiget til at blive udvalgt som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi i henhold til en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem to eller flere medlemsstater eller mellem en eller flere medlemsstater og et eller flere tredjelande som fastsat i artikel 8, 9, 11 og 13 i direktiv (EU) 2018/2001, og som ønsker at opnå status som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi, skal indgive en ansøgning om udvælgelse som grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi til Kommissionen. Ansøgningen skal indeholde de relevante oplysninger, så Kommissionen kan evaluere projektet ud fra kriterierne i denne dels punkt 2 og 3 i overensstemmelse med de metoder, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2, i denne forordning.

Kommissionen sikrer, at iværksættere får mulighed for at ansøge om status som grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi mindst én gang om året.

- b) Kommissionen opretter og leder en gruppe vedrørende grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi bestående af én repræsentant for hver medlemsstat og én repræsentant for Kommissionen. Gruppen vedtager selv sin forretningsorden.
- c) Kommissionen tilrettelægger mindst én gang om året en proces for udvælgelse af grænseoverskridende projekter. Efter evalueringen af projekterne forelægger Kommissionen den gruppe, der er omhandlet i dette punkts litra b), en liste over støtteberettigede projekter inden for vedvarende energi, som opfylder kriterierne fastsat i artikel 7 og dette punkts litra d).

- d) Den gruppe, der er omhandlet i litra b), skal gives relevante oplysninger, medmindre de er forretningsmæssigt følsomme, om de støtteberettigede projekter, der er opført på den liste, som Kommissionen har forelagt, vedrørende følgende kriterier:
- i) en bekræftelse af, at alle projekter overholder kriterierne for støtteberettigelse og udvælgelse
 - ii) oplysninger om den samarbejdsmekanisme, som et projekt vedrører, og oplysninger om, i hvilket omfang et projekt nyder støtte fra en eller flere medlemsstater
 - iii) en beskrivelse af projektets mål, herunder den anslåede kapacitet (i kW) og, hvor det er muligt, produktion af vedvarende energi (i kWh pr. år), samt de angivne samlede projektomkostninger og støtteberettigede omkostninger i euro
 - iv) oplysninger om den forventede merværdi på EU-plan, jf. denne dels punkt 2, litra b), og om de forventede omkostninger og fordele og den forventede merværdi på EU-plan, jf. denne dels punkt 2, litra c).
- e) Gruppen kan, når det er relevant, indbyde iværksættere af støtteberettigede projekter, repræsentanter for tredjelande, der er involveret i støtteberettigede projekter, og andre relevante interessenter til sine møder.
- f) På grundlag af evalueringsresultaterne skal gruppen nå til enighed om et udkast til liste over grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, som skal vedtages i henhold til litra g).

- g) Kommissionen vedtager den endelige liste over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi ved hjælp af en delegeret retsakt på grundlag af et udkast til liste, som omhandlet i litra f), og under hensyntagen til litra i). Kommissionen offentliggør også på sit websted listen over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Denne liste tages op til revision efter behov og mindst hvert andet år.
- h) Gruppen overvåger gennemførelsen af projekterne på den endelige liste og fremsætter anbefalinger til, hvordan eventuelle forsinkelser i gennemførelsen kan overvindes. Til dette formål skal iværksætterne af de udvalgte projekter give oplysninger om gennemførelsen af deres projekter.
- i) Ved udvælgelsen af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi sigter Kommissionen mod at sikre en passende geografisk balance i udvælgelsen af sådanne projekter. Der kan anvendes regionale grupperinger ved udvælgelsen af projekter.
- j) Et projekt udvælges ikke som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi, eller hvis det udvælges, trækkes denne status tilbage, hvis de oplysninger, som udgjorde en afgørende faktor i evalueringen, var ukorrekte, eller hvis projektet ikke er i overensstemmelse med EU-retten.

DEL V

PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE VEDRØRENDE INFRASTRUKTUR
TIL DIGITAL KONNEKTIVITET

1. Gigabitkonnektivitet, herunder 5G-systemer og anden avanceret konnektivitet, til socioøkonomiske drivkræfter

Tiltag skal prioriteres under hensyntagen til de socioøkonomiske drivkræfters funktion, relevansen af de digitale tjenester og applikationer, som leveringen af den underliggende konnektivitet giver mulighed for, og de mulige socioøkonomiske fordele for borgerne, virksomhederne og lokalsamfundene, herunder den yderligere områdedækning, der skabes, med hensyn til husholdninger. Det disponible budget fordeles på en geografisk afbalanceret måde blandt medlemsstaterne.

Der gives prioritet til tiltag, som bidrager til gigabitkonnektivitet, herunder 5G-systemer og anden avanceret konnektivitet, til:

- a) hospitaler og lægecentre i tråd med bestræbelserne på at digitalisere sundhedssystemet samt med henblik på at øge unionsborgernes trivsel og ændre den måde, hvorpå sundheds- og plejetjenester ydes til patienter
- b) uddannelses- og forskningscentre i forbindelse med indsatsen for at lette brugen af blandt andet højhastigheds-IT, cloudapplikationer og big data, fjerne digitale kløfter, innovere inden for uddannelsessystemerne, forbedre læringsresultaterne og skabe større lighed og højne effektiviteten
- c) uafbrudt trådløs 5G-bredbåndsdækning i alle byområder senest i 2025.

2. Trådløs konnektivitet i lokalsamfund

Tiltag, der sigter mod at tilvejebringe lokal trådløs konnektivitet på centrale steder i det lokale offentlige liv, herunder udendørsområder, som den brede offentlighed har adgang til, og som spiller en vigtig rolle for det offentlige liv i lokalsamfundene, er berettiget til finansiering på følgende betingelser:

- a) de gennemføres af et offentligt organ, som omhandlet i andet afsnit, der er i stand til at planlægge og føre tilsyn med installeringen af indendørs og udendørs lokale trådløse adgangspunkter i offentlige rum samt sikre mindst tre års finansiering af driftsomkostningerne i forbindelse hermed
- b) de bygger på net med meget høj kapacitet, der muliggør leveringen til brugerne af en internetoplevelse af meget høj kvalitet, som
 - i) er gratis og uden diskriminerende vilkår, lettilgængelig og sikker, anvender det nyeste og bedste tilgængelige udstyr og kan levere højhastighedskonnektivitet til sine brugere, og
 - ii) understøtter udbredt og ikkediskriminerende adgang til innovative digitale tjenester
- c) de anvender den fælles visuelle identitet, som Kommissionen skal udvikle, og linker til de tilhørende flersprogede onlineværktøjer

- d) med henblik på at opnå synergivirkninger, øge kapaciteten og forbedre brugeroplevelsen, letter de udbredelsen af 5G-parate trådløse adgangspunkter med lille rækkevidde som defineret i direktiv (EU) 2018/1972, og
- e) de forpligter sig til at anskaffe det nødvendige udstyr og/eller tilhørende installationstjenester i overensstemmelse med gældende ret for at sikre, at projekter ikke unødigt forvrider konkurrencen.

Økonomisk støtte fra Unionen skal være tilgængelig for offentlige organer som defineret i artikel 3, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102¹, der i overensstemmelse med national ret påtager sig at stille lokal trådløs konnektivitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, til rådighed gennem installering af lokale trådløse adgangspunkter.

Finansierede tiltag må ikke overlappe eksisterende gratis private eller offentlige tilbud med lignende egenskaber, herunder kvalitet, i samme offentlige rum.

Det disponible budget fordeles på en geografisk afbalanceret måde blandt medlemsstaterne.

Hvor det er relevant, sikres koordinering og sammenhæng med de tiltag, der støttes af CEF, og som fremmer socioøkonomiske drivkræfters adgang til net med meget høj kapacitet, som kan levere gigabitkonnektivitet, herunder 5G-systemer og anden avanceret konnektivitet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102 af 26. oktober 2016 om tilgængeligheden af offentlige organers websteder og mobilapplikationer (EUT L 327 af 2.12.2016, s. 1).

3. Vejledende liste over støtteberettigede 5G-korridorer og grænseoverskridende backboneforbindelser

I tråd med Kommissionens mål for et gigabitsamfund og for at sikre, at større landbaserede transportruter har uafbrudt 5G-dækning senest i 2025, omfatter tiltag til gennemførelse af uafbrudt dækning med 5G-systemer i henhold til artikel 9, stk. 4, litra c), for det første tiltag om grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med opkoblet og automatiseret mobilitet (CAM) og for det andet tiltag om længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM langs korridorerne som anført i tabellen nedenfor (vejledende liste). Til dette formål anvendes TEN-T-korridorerne som grundlag, men udbredelsen af 5G er ikke nødvendigvis begrænset til disse korridorer¹.

Desuden støttes tiltag til støtte for udbredelse af backbonenet, herunder med undervandskabler i medlemsstaterne og mellem Unionen og tredjelande, eller som forbinder europæiske øer, jf. artikel 9, stk. 4, litra d), for at skabe den nødvendige redundans for en så afgørende infrastruktur og for at øge kapaciteten og modstandsdygtigheden af Unionens digitale net.

¹ Strækninger i kursiv befinder sig uden for TEN-T-hovednetkorridorerne, men indgår i 5G-korridorerne.

Hovednetkorridoren "Atlantehavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Porto – Vigo
	Mérida – Évora
	Paris – Amsterdam – Frankfurt am Main
	Aveiro – Salamanca
	San Sebastián – Biarritz
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa
	Bilbao – Madrid – Lisboa
	Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa
Udbredelse af backbonenet, herunder med undervandskabler	Açores/Madeira Islands– Lisboa
Hovednetkorridoren "Østersøen – Adriaterhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Gdańsk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper/Trieste
Hovednetkorridoren "Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Budapest – Zagreb – Ljubljana – Rijeka – <i>Split</i> – Dubrovnik
	Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (RS grænse)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek
	Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa med forlængelse til Narbonne – Toulouse
Udbredelse af backbonenet, herunder med undervandskabler	Undervandskabelnet Lisboa – Marseille – Milano

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Østersøen"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Warszawa – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipėda
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Tallinn – Rīga – Kaunas – LT/PL grænse – Warszawa
	BY/LT grænse – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
	Via Carpathia: Klaipėda – Kaunas – Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice
Hovednetkorridoren "Nordsøen – Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – <i>Antwerpen</i> – <i>Eindhoven</i>
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Brussel eller Bruxelles – Metz – Basel
	Mulhouse – Lyon – Marseille
Hovednetkorridoren "Orienten/det østlige Middelhav"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Berlin – Prag – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – TR grænse
	Bratislava – Košice
	Sofia – Thessaloniki – Athina

Hovednetkorridoren "Rhinen – Alperne"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Bologna – Innsbruck – München (Brenner korridor)
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main
	Basel – Milano – Genova
Hovednetkorridoren "Rhinen – Donau"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek – Vukovar – Bucureşti – Constanţa
	Bucureşti – Iasi
	Karlsruhe – München – Salzburg – Wels
	Frankfurt am Main – Strasbourg
Hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Oulu – Tromsø
	<i>Oslo – Stockholm – Helsinki</i>
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Turku – Helsinki – RU grænse
	Oslo – Malmö – København – Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo
	Stockholm – Malmö
	Napoli – Bari – Taranto
	Aarhus – Esbjerg – Padborg