



Plenarhandling

A8-0409/2018

28.11.2018

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (COM(2018)0438 – C8–0255/2018 – 2018/0228(COD))

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi
Utskottet för transport och turism

Föredragande: Marian–Jean Marinescu, Henna Virkkunen, Pavel Teličk

(Gemensamt utskottsförfarande – artikel 55 i arbetsordningen)

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med ***fetkursiv stil*** i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med ***fetkursiv stil*** i båda spalterna. Ny text markeras med ***fetkursiv stil*** i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med ***fetkursiv stil***. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med ***fetkursiv stil*** och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning. Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

Sida

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR UTRIKESFRÅGOR.....	78
YTTRANDE FRÅN BUDGETUTSKOTTET	100
STÅNDPUNKT I FORM AV ÄNDRINGSFÖRSLAG FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET	107
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING.....	125
ÄRENDETS GÅNG I DET ANSVARIGA UTSKOTTET.....	162
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	164

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2018)0438),
 - med beaktande av artiklarna 294.2, 172 och 194 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C8-0255/2018),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den ...,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av den gemensamma behandlingen av ärendet i utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism, i enlighet med artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism samt yttrandena från utskottet för utrikesfrågor, budgetutskottet, utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och utskottet för regional utveckling (A8-0409/2018).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG*

till kommissionens förslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING EU .../...

av den

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen ***och respektera de långsiktiga åtagandena om minskade***

* Ändringar: ny text eller text som ersätter tidigare text markeras med fetkursiv stil och strykningar markeras med symbolen ■.

¹ EUT C , , s. .

koldioxidutsläpp, behöver unionen en modern, **multimodal** högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner, **även avlägsna områden, yttersta randområden, öområden, perifera områden och bergsområden**, inom transport-, **digitaliserings-** och energisektorer. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, **även för personer med nedsatt rörlighet**, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig **och hållbar** social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

- (2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad programmet) är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. Programmet bör möjliggöra maximala synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna och därmed effektivisera unionens åtgärder och optimera kostnaderna för genomförandet.
- (2a) **Programmet bör bidra till att främja territoriell tillgänglighet och konnektivitet i alla regioner i unionen, även avlägsna områden, yttersta randområden, öområden, perifera områden, bergsområden och gränsöverskridande regioner, samt i avfolkade områden och glesbygder.**
- (3) Programmet bör **också bidra till EU:s åtgärder mot klimatförändringar**, stödja projekt som är hållbara ur miljö- och samhällsperspektiv och, om så är lämpligt, åtgärder för begränsning och anpassning av klimatförändringar. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt de föreslagna klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.
- (4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål **17** för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att 25 % av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås¹. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra 60 % av

¹ EUT C , , s. .

programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. ■ Rio-markörer. ■ Utgifter som rör järnvägsinfrastruktur **och infrastruktur för vattenvägar, laddningsinfrastruktur**, alternativa **och hållbara** bränslen **för alla transportsätt, energieffektivitet**, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport, förnybar energi, ■ inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur **bör anses vara förenliga med klimatmålen**. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant. **I linje med unionens mål och åtaganden att minska klimatförändringarnas effekter bör programmet uppmuntra till en trafikomställning till mer hållbara transportsätt såsom järnväg, rena stadstransporter, sjötransport och inre vattenvägar.**

- (5) För att uppfylla de rapporteringsskyldigheter som fastställs i artikel 11 c i direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, och som rör användningen av unionsfinansiering som stöd till åtgärder som vidtas för att uppfylla målen i detta direktiv, bör utgifter som rör minskning av utsläpp av luftföroreningar inom ramen för detta direktiv följas upp.
- (6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier **och ökad komplementaritet** mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför skulle **arbetsprogrammen på ett effektivt sätt kunna** riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet, **hållbara** alternativa bränslen, **inbegripet den relevanta infrastrukturen för alla transportsätt eller gemensam gränsöverskridande infrastruktur, och bör möjliggöra ökad flexibilitet i fråga om att slå samman det ekonomiska stödet inom dessa sektorer. Att möjliggöra digital kommunikation skulle kunna utgöra en central del av ett projekt av**

¹ COM(2018) 0321, s. 13.

gemensamt intresse på energi- och transportområdet. Programmet bör, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa **samverkande** komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder **liksom när det gäller ökad samfinansiering.**

- (7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013¹ (nedan kallade *TEN-T-riktlinjerna*) kartläggs infrastrukturen för TEN-T, specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs.
- (7a) Åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse inom transportsektorn, och som finansieras av programmet, bör bygga på komplementaritet mellan alla transportsätt för att möjliggöra effektiva, sammanlänkade och multimodala nät i syfte att säkerställa konnektivitet i hela unionen.**
- (8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till **pågående TEN-T-projekt och till** gränsöverskridande och felande länkar, **flaskhalsar, horisontella prioriteringar samt urbana knutpunkter**, och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.
- (8a) I vissa fall har projekt som genomförts inom en medlemsstats territorium en betydande gränsöverskridande inverkan och skapar ett mervärde som sträcker sig över nationella gränser, genom att förbättra den gränsöverskridande konnektiviteten vid kusten eller konnektiviteten till den bredare inlandsekonomin bortom nationsgränserna. Projekt som uppvisar sådan inverkan bör därför betraktas som gränsöverskridande.**

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

- (8b) *För att ta hänsyn till de exceptionella omständigheter som Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen innebär är det nödvändigt att fastställa Irlands förbindelser med den europeiska kontinenten genom att ändra TEN-T-korridorernas sträckning och sammansättning för att integrera sjöförbindelserna mellan irländska och kontinentaleuropeiska hamnar med stomnätet och det övergripande nätet.*
- (9) För att återspegla växande transportflöden och nätets utveckling bör sträckningen för stomnätskorridorerna, de i förväg identifierade avsnitten **och deras kapacitet** anpassas. Dessa anpassningar **av stomnätet bör inte påverka dess slutförande senast 2030 och bör förbättra korridorernas täckning av EU:s territorium och** vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stomnätskorridorerna inte öka med mer än 15 procent. **Utvecklingen av det övergripande nätet måste övervakas och bedömas i syfte att garantera avsnittens relevans.**
- (10) Det är nödvändigt att uppmuntra till **offentliga och privata** investeringar som gynnar smart, **driftskompatibel**, hållbar, **multimodal**, inkluderande, säker och trygg mobilitet **som är tillgänglig för personer med nedsatt rörlighet** i hela unionen **för alla transportsätt**. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”¹, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant, **till exempel för att påskynda genomförandet av den smarta färdskrivaren och dess eftermontering.**
- (11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar och användning av alternativa bränslen, **samtidigt som principen om teknikneutralitet respekteras**. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU² fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av

¹ Meddelande från kommissionen *Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* (COM(2017)0283).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen

infrastruktur för alternativa bränslen **för alla transportsätt** i unionen, i syfte att **så mycket som möjligt minska** transporternas **beroende av fossila bränslen och begränsa deras miljö- och klimatpåverkan**, och krav på medlemsstater att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I

kommissionens förslag¹ från november 2017 anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja utsläppsnål mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.

- (12) Kommissionen framhåller i sitt meddelande *Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren*¹ att automatiserade fordon och avancerade system för konnektivitet kommer att leda till fordon som är säkrare, enklare att dela med andra och mer tillgängliga för alla medborgare, inbegripet de som kan vara utestängda från mobilitetstjänster idag, t.ex. äldre personer och personer med **nedsatt rörlighet**. I detta sammanhang har kommissionen också föreslagit en ”strategisk handlingsplan för trafiksäkerhet” och en översyn av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. **På samma sätt måste andra bestämmelser, såsom direktiv 2004/54/EG om minimikrav på säkerhet för tunnlar i det transeuropeiska vägnätet anpassas till de nya säkerhets- och digitaliseringsstandarderna inom transportsektorn. Bättre säkerhet måste också prioriteras inom järnvägssektorn. Det är särskilt viktigt att investera i säkerhet vid vägkorsningar (dvs. signalering, förbättring av infrastruktur). Under 2012 inträffade 573 allvarliga olyckor som resulterade i 369 dödsfall och 339 personer med allvarliga skador i de 114 000 plankorsningar som finns i EU (rapport från ERA 2014). Följaktligen måste man på EU-nivå ta reda på vilka plankorsningar som utgör en hög risk för säkerheten, med tanke på investeringar i förbättrad infrastruktur, som på längre sikt bör ersättas med broar och underfarter.**
- (13) För att förbättra fullbordandet av transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar bör ett anslag från Sammanhållningsfonden överföras till programmet, för finansiering av transportprojekt i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för

för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

¹ Meddelande från kommissionen: *Resultat för utsläppsnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare* (COM(2017)0675).

Sammanhållningsfonden. ***I slutet av den inledande fasen bör de resurser som överförs till programmet och som inte har öronmärkts för transportinfrastrukturprojekt*** tilldelas konkurrerande projekt som finns i medlemsstaterna och som är berättigande till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

- (14) I linje med det gemensamma meddelandet om förbättrad **mobilitet med dubbla användningsområden** i Europeiska unionen från november 2017² understryks i den handlingsplan för militär rörlighet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik³ att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergierna mellan försvarsbehoven och TEN-T, **med det övergripande syftet att förbättra rörligheten i hela unionen**. I handlingsplanen anges att rådet ska uppmanas att senast i mitten av 2018 överväga och validera de militära kraven avseende transportinfrastrukturen, och att kommissionen senast 2019 ska fastställa vilka delar av det transeuropeiska transportnätet som **även** är lämpliga för **dubbel (civil och försvarsrelaterad) användning av infrastrukturen**, inklusive **i de fall då det är möjligt att uppgradera befintlig infrastruktur. Infrastrukturen kommer alltid att ha dubbla användningsområden**. Unionsfinansiering för att genomföra projekt för dubbla användningsområden bör inrättas genom programmet, på grundval av **arbetsprogram genom mätbara åtgärder** som **överensstämmer med** de tillämpliga kraven enligt vad som definieras i handlingsplanen.

- (14a) Inrättandet av handlingsplanen för rörlighet med dubbla användningsområden (civila och försvarsrelaterade) i unionen är en del av det övergripande målet om att förbättra rörligheten i EU, samtidigt som man bemöter de logistiska och rörlighetsrelaterade utmaningar som anges i den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik. Det är därför viktigt att harmonisera gränsöverskridande normer**

¹ COM(2018) 0293.

² JOIN(2017) 0041.

³ JOIN(2018) 0005.

och tullbestämmelser samt administrativa och lagstiftningsmässiga förfaranden. Rollen för EU:s gemensamma företag är bland annat avgörande för att bidra till att administrativa och lagstiftningsmässiga förfaranden harmoniseras, både för FSE och för handlingsplanen för rörlighet med dubbla användningsområden (civila och försvarsrelaterade). Rörlighet med dubbla användningsområden (civila och försvarsrelaterade) kommer att bidra till utvecklingen av FSE, särskilt inom budgetområdet och för att lösa nya och kommande behov.

- (15) I sitt meddelande *Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden*¹ framhåller kommissionen de yttersta randområdenas **särskilda transport-, energi- och digitaliseringsbehov** och nödvändigheten att tillhandahålla tillräcklig unionsfinansiering för att tillgodose dessa behov, bland annat genom programmet, **genom att tillämpa samfinansieringssatser som får uppgå till högst 85 %.**
- (16) Mot bakgrund av de betydande investeringsbehoven för att göra framsteg mot ett fullständigt stomnät i TEN-T senast 2030 (uppskattade till 350 miljarder euro under perioden 2021–2027), ett fullständigt övergripande nät i TEN-T senast 2050 och investeringar som rör minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och stadsutveckling (uppskattade till 700 miljarder euro för perioden 2021–2027), är det lämpligt att **bibehålla en tillräcklig budget för transportsektorn i linje med den som fastställdes i början av programperioden 2014–2020, samt att använda** unionens olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera mervärdet från de investeringar som får stöd från unionen. Detta kan uppnås genom en rationell investeringsprocess som synliggör transportprojektens planering och samstämmighet i flera olika relevanta unionsprogram, särskilt Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och InvestEU. Särskild hänsyn bör, om så är relevant, tas till de nödvändiga villkor som beskrivs i bilaga IV till förordning (EU) XXX [Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Europeiska havs- och fiskerifonden, samt ekonomiska regler för dessa och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre

¹ COM(2017)0623.

säkerhet och Instrumentet för gränsförvaltning och visering (nedan kallad *förordningen om gemensamma bestämmelser*)].

- (17) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013¹ identifieras dels vilka prioriteringar för transeuropeisk energiinfrastruktur som behöver genomföras för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås, dels projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar, varjämte där fastställs åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen. ***Förteckningen över projekt av gemensamt intresse och TEN-E-riktlinjer bör revideras för att fullt ut ta hänsyn till målen i Parisavtalet samt unionens klimat- och energimål för 2030 och därefter.***
- (18) I direktiv [omarbetning av direktivet om förnybara energikällor] understryks behovet av att inrätta en ram som möjliggör en bättre användning av unionsmedel, med en uttrycklig hänvisning till möjliggörande av åtgärder som stöder gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.
- (19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi ***och utvecklingen av ett smart och effektivt energisystem inklusive lagrings- och efterfrågefleksibilitetslösningar som hjälper till att balansera elnätet***, den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå ett ambitiöst mål för förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen ***som säkerställer en rättvis och lämplig social övergång*** med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.
- (20) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör en övergång till ***utsläppssnåla*** energi- och mobilitetssystem och förbättrar försörjningstryggheten är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp ***och för en mer energiberoende union.***

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

Kommissionen underströk särskilt i sitt *Meddelande om att stärka Europas energinät*¹ av den 23 november 2017 att elektriciteten, där förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030, i allt högre grad kommer att driva på minskade koldioxidutsläpp i sektorer där fossila bränslen tidigare dominerat, t.ex. transport, industri och uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energiinfrastruktur i enlighet med detta **måste** inriktas mot projekt som rör sammanlänkningsnät av elnät, lagring av el, smarta nät **och investeringar i gasinfrastruktur**. För att ge stöd till unionens mål för minskade koldioxidutsläpp, **integrering av den inre marknaden och försörjningstrygghet**, bör teknik och projekt som bidrar till övergången till en **utsläppsnål** ekonomi vederbörligen beaktas och prioriteras. Kommissionen kommer att inom ramen för programmet försöka öka antalet projekt som rör gränsöverskridande smarta nät, innovativ lagring samt koldioxidtransport.

(20a) Det behövs stöd till projekt för smarta nät, där produktion, distribution eller förbrukning av el kopplas samman med hjälp av ett system för realtidsstyrning och som påverkar gränsöverskridande energiflöden. Energiprojekten bör bättre återspegla den centrala roll som smarta nät spelar för energiomställningen, och stödet från programmet bör hjälpa till att övervinna de finansieringsunderskott som för närvarande hindrar investeringar i storskaligt utnyttjande av tekniken för smarta nät.

(20b) När det gäller sammanlänkning av elnäten fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/... [om styrningen av energiunionen] ett elsammanlänkingsmål på 15 % bland medlemsstaterna för 2030. Programmet bör bidra till att uppnå dessa mål.

(21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier

¹ COM(2017)0718.

och ge en grund för diversifiering av ekonomisk verksamhet. Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014¹.

- (22) I meddelandet *Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle*¹ (nedan kallat *strategin för gigabitsamhället*) fastställs strategiska mål för 2025 med avseende på optimerade investeringar i infrastruktur för digital konnektivitet. Direktiv (EU) 2018/XXX [europeisk kodex för elektronisk kommunikation] syftar bl.a. till att skapa ett regelverk som ger incitament till privata investeringar i nät för digital konnektivitet. Det står dock klart att nätutbyggnad **snarast** kommer att **kräva större uppmärksamhet på grund av sin begränsade kostnadseffektivitet** i många områden i hela unionen, till följd av olika faktorer, t.ex. avsides belägenhet, territoriella eller geografiska särdrag, låg befolkningstäthet och olika socioekonomiska faktorer. Programmet bör därför **också inriktas på att skapa en balans mellan stad och landsbygd** så att det bidrar till att de strategiska mål som fastställs i strategin för gigabitsamhället uppnås, som ett komplement till det stöd som erbjuds till utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet genom andra program, särskilt Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), Sammanhållningsfonden och InvestEU-fonden.
- (23) Samtidigt som alla nät för digital konnektivitet som är anslutna till internet till sin natur är transeuropeiska, huvudsakligen till följd av funktionen hos de tillämpningar och tjänster som de möjliggör, bör programmet prioritera åtgärder som har den största förväntade inverkan på den digitala inre marknaden, bl.a. genom sin samstämmighet med målen i meddelandet om strategin för gigabitsamhället, samt på den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället, med beaktande av noterade marknadsmisslyckanden och hinder för genomförande.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014 av den 11 mars 2014 om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur och om upphävande av beslut nr 1336/97/EG (EUT L 86, 21.3.2014, s. 14).

- (24) Skolor, universitet, bibliotek, lokala, regionala eller nationella myndigheter, huvudleverantörer av offentliga tjänster, sjukhus och vårdenheter, knutpunkter för transporter och utpräglat digitaliserade företag är enheter och platser som kan påverka den viktiga socioekonomiska utvecklingen i det område där de är belägna, **inklusive på lands- och glesbygden**. Sådana socioekonomiska drivkrafter behöver ligga i framkant i fråga om gigabitkonnektivitet för att erbjuda åtkomst till de bästa tjänsterna och tillämpningarna för Europas medborgare, företag och lokalsamhällen. Programmet stöder åtkomst till gigabitkonnektivitet, **konnektivitet med hög hastighet, även ultramodern mobil konnektivitet**, för dessa socioekonomiska drivkrafter, för att maximera deras positiva spridningseffekter på ekonomin och samhället i ett bredare perspektiv, inbegripet genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster.
- (25) Programmet bör dessutom, på grundval av framgången med initiativet WiFi4EU, fortsätta att stödja tillhandahållandet av kostnadsfri, **säker**, lokal trådlös konnektivitet med hög kvalitet på centrala platser för det lokala offentliga livet, inbegripet enheter med ett offentligt uppdrag, t.ex. offentliga myndigheter och leverantörer av offentliga tjänster, samt platser utomhus som är tillgängliga för allmänheten, för att främja unionens digitala vision i lokalsamhällen.
- (25a) Digital infrastruktur är en viktig grund för innovationer. För att programmet ska få största möjliga genomslag bör det inriktas på att finansiera infrastrukturen. Enskilda digitala tjänster och tillämpningar, t.ex. sådana som berör olika tekniker för distribuerade liggare eller artificiell intelligens, bör därför inte omfattas av programmet, utan i förekommande fall hanteras genom andra instrument, såsom programmet för ett digitalt Europa. Det är också viktigt att maximera synergieffekterna mellan olika program.**
- (26) Bärkraften i den nästa generation av digitala tjänster som är på väg, t.ex. sakernas internet och tillämpningar som förväntas skapa betydande nytta inom flera olika sektorer och för samhället i stort, kommer att kräva oavbruten gränsöverskridande täckning med 5G-nät, särskilt för att möjliggöra för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa

¹ COM(2016)0587.

nyckelområden upplevs som mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området för uppkopplad mobilitet, och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för detta program.

- (27) Ej uppkopplade territorier inom unionens alla områden, inbegripet sådana som är centralt belägna, utgör flaskhalsar och ej utnyttjad potential på den digitala inre marknaden. I de mest avlägsna landsbygdsområdena kan internetkonnektivitet med hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra digital utestängning, isolering och avfolkning, genom att kostnaderna för att tillhandahålla både varor och tjänster blir lägre och den avsidens belägenheten delvis kompenseras. Internetkonnektivitet med hög kvalitet är nödvändig för nya ekonomiska möjligheter i form av t.ex. precisionsteknik inom jordbruket eller utveckling av en bioekonomi i landsbygdsområden. Programmet bör bidra till att erbjuda fast eller trådlös konnektivitet med mycket hög kapacitet till alla europeiska hushåll, på landsbygden och i tätorter, med inriktning på sådan utbyggnad där en viss grad av marknadsmisslyckande har noterats och som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. Programmet bör då sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att senare fylla luckor i täckningen.
- (28) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet med undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter, eller som förbinder europeiska öar eller utomeuropeiska territorier med fastlandet, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät. Sådana projekt saknar dock ofta kommersiell bärkraft utan offentligt stöd.
- (29) Åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör använda den **lämpligaste** teknik som **finns att tillgå**, samtidigt som bästa balans uppnås mellan senaste teknik i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nåttålighet, **cybersäkerhet** och kostnadseffektivitet, och bör prioriteras genom arbetsprogram som beaktar de kriterier som fastställs i denna förordning. Utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet kan omfatta passiv infrastruktur för att maximera både socioekonomisk nytta och miljönytta. Slutligen bör

hänsyn tas till den potentiella spridningseffekten i form av konnektivitet när åtgärder prioriteras, t.ex. när ett påbörjat projekt kan förbättra affärsnyttan för framtida utbyggnad vilket leder till ytterligare täckning av territorier och befolkning inom områden som hittills saknat täckning.

- (30) Unionen har utvecklat sin egen satellitteknik för PNT (Positioning, Navigation and Timing) i form av Egnos/Galileo och sitt eget jordobservationssystem i form av Copernicus. Både Egnos/Galileo och Copernicus erbjuder avancerade tjänster som innebär stor ekonomisk nytta för offentliga och privata användare. Därför bör all infrastruktur för transport, energi eller digitalisering som finansieras genom programmet – och som utnyttjar PNT- eller jordobservationstjänster – vara tekniskt kompatibel med Egnos/Galileo och Copernicus.

- (31) De positiva resultaten från den första ansökningsomgången med blandfinansiering som utlystes inom ramen för det nuvarande programmet 2017 bekräftade relevansen och mervärdet i att använda EU-bidrag för blandfinansiering tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken och offentliga finansinstitut samt från andra privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap.

Blandfinansiering bör bidra till att locka privata investeringar och skapa en hävstångseffekt för den offentliga sektorns totala bidrag i enlighet med målen för programmet InvestEU. Programmet bör därför fortsätta att stödja åtgärder som möjliggör en kombination av EU-bidrag och andra finansieringskällor. Inom transportområdet bör blandfinansieringsinsatser inte överstiga 10 % av de särskilda anslagen.

- (31a) Inom transportområdet bör blandfinansieringsinsatser främst avse projekt som syftar till digitalisering av sektorn, i synnerhet Sesar och ERTMS, som förväntas vara ekonomiskt lönsamma.***

- (32) De politiska målen för detta program kommer också att hanteras med hjälp av finansieringsinstrument och budgetgarantier inom de politiska områdena [...] av fonden InvestEU. Programmets åtgärder bör användas för att ***stimulera investeringar genom att hantera*** marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer på ett

proportionellt **och tillräckligt** sätt, och **bör varken** överlappa med eller utestänga privat finansiering, och **ge** ett tydligt europeiskt mervärde.

- (33) För att gynna en integrerad utveckling av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens ramprogram för forskning och innovation och de innovativa lösningar som sprids med stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa. I detta syfte kommer synergier med Horisont Europa att säkerställa att a) behov av forskning och innovation inom transport, energi och digitaliseringssektorn i EU identifieras och fastställs inom Horisont Europas strategiska planeringsprocess, b) Fonden för ett sammanlänkat Europa **har ett nära samarbete med Horisont Europa vid** införande och utbyggnad i stor skala av innovativa typer av teknik och lösningar inom områdena transport- och energiinfrastruktur och digital infrastruktur, **och i synergieffekter mellan dessa områden**, särskilt när de är ett resultat av Horisont Europa, c) utbytet av information och data mellan Horisont Europa och Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att underlättas, t.ex. genom att teknik från Horisont Europa med en hög grad av marknadsmognad lyfts fram och kan vidareutvecklas genom Fonden för ett sammanlänkat Europa.
- (34) I denna förordning fastställs en finansieringsram för hela perioden 2021–2027 som ska utgöra det särskilda referensbeloppet i den mening som avses i [hänvisningen ska vid behov uppdateras enligt det nya interinstitutionella avtalet: punkt 17 i det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning¹⁶ för Europaparlamentet och rådet under det årliga budgetförfarandet]. **Denna finansieringsram bör bevaras under programmets hela löptid och inte bli föremål för någon nedskärning eller omfördelning till andra program, för att den ursprungliga balansen, men även kompromisserna och de tematiska och territoriella fördelningarna, ska upprätthållas under hela programperioden.**
- (35) På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen för att identifiera nationella reformprioriteringar och övervaka genomförandet av dem. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga

nationella reformprogrammen i syfte att ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering och/eller unionsfinansiering. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU och Fonden för ett sammanlänkat Europa, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå, om så är relevant.

(36) Övergripande finansiella bestämmelser som antas av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget gäller för denna förordning. Dessa regler fastställs i budgetförordningen och bestämmer särskilt förfarandet för uppställning och genomförande av budgeten genom bidrag, upphandling, priser och indirekt genomförande samt föreskriver kontroller av finansiella aktörers ansvar. Regler som antas på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget

(a) gäller även skyddet av unionens budget vid generella brister när det gäller rättsstatsprincipen i medlemsstaterna, eftersom respekten för rättsstatsprincipen är en förutsättning för en sund ekonomisk förvaltning och en verkningsfull EU-finansiering, ***i enlighet med förordning XXXXX om skydd av unionens budget vid generella brister när det gäller rättsstatsprincipen i medlemsstaterna, och***

(b) ***gäller även åtgärder som kopplar fondernas ändamålsenlighet till en sund ekonomisk styrning, i enlighet med förordning XXXXX om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden samt Europeiska havs- och fiskerifonden, och om finansiella regler för dessa fonder och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för gränsförvaltning och visering.***

(37) Typerna av finansiering och metoderna för genomförande enligt denna förordning bör väljas ut på grundval av hur väl de bidrar till uppnåendet av åtgärdernas särskilda mål och åstadkommer resultat, med beaktande av framför allt kostnaderna för kontroller, den administrativa bördan och den förväntade risken för bristande efterlevnad. Detta bör

inbegripa att man överväger användningen av enhetsbelopp, schablonsatser, bidrag till enhetskostnader och finansiering som inte är kopplad till kostnader, i den mening som avses i artikel 125.1 i budgetförordningen.

- (38) Tredjeländer som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får delta i unionsprogram inom ramen för det samarbete som inrättats genom EES-avtalet, enligt vilket programmen kan genomföras genom ett beslut enligt det avtalet.

Tredjeländer får också delta på grundval av andra rättsliga instrument. En särskild bestämmelse bör införas i denna förordning för att bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt.

- (39) Reglerna för tilldelning av bidrag fastställs i budgetförordningen. För att beakta särdragen hos de åtgärder som stöds av programmet och säkerställa ett enhetligt genomförande i de sektorer som omfattas av programmet är det nödvändigt att lämna ytterligare vägledning om stödberättigande och tilldelningskriterier. ***Kommissionen och/eller genomförandeorganen med ansvar för programmets genomförande har för övrigt inte befogenhet att införa ytterligare skyldigheter som inte föreskrivs i denna förordning vad gäller urvalet av insatser och finansieringen av dessa. Utan att avvika från budgetförordningen kan arbetsprogrammen innehålla förenklade förfaranden i vissa fall där målen med ansökningsomgångarna inte har några strategiska konsekvenser.***

- (39a) Urvals- och tilldelningskriterier definieras i arbetsprogrammen i enlighet med budgetförordningen. Inom transportområdet bör ett projekts kvalitet och relevans också bedömas genom att hänsyn tas till förväntad inverkan på konnektiviteten i EU, dess överensstämmelse med tillgänglighetskrav och dess strategi för framtida underhållsbehov.***

- (40) I enlighet med budgetförordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013¹, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2988/95¹, rådets förordning

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

(Euratom, EG) nr 2185/96² och rådets förordning (EU) 2017/193³ ska unionens ekonomiska intressen skyddas genom proportionella åtgärder, inbegripet förebyggande, upptäckt, korrigerande och utredning av oriktigheter och bedrägeri, krav på återbetalning av belopp som gått förlorade, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt samt i tillämpliga fall administrativa sanktioner. I enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 får Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) utföra administrativa utredningar, inbegripet kontroller och inspektioner på plats, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen. I överensstämmelse med förordning (EU) 2017/1939 får Europeiska åklagarmyndigheten utreda och lagföra bedrägeri och annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371⁴. I enlighet med budgetförordningen ska varje person eller enhet som tar emot medel från unionen samarbeta fullständigt för att skydda unionens ekonomiska intressen, bevilja kommissionen, Olaf, Europeiska åklagarmyndigheten och Europeiska revisionsrätten de rättigheter och den tillgång som krävs och säkerställa att tredje parter som är involverade i förvaltningen av medel från unionen beviljar likvärdiga rättigheter.

(40a) Ett framgångsrikt genomförande av programmet beror i stor utsträckning på nivån av samarbete mellan de enheter som deltar i ett gemensamt projekt. Därför bör inrättandet av en struktur för gemensamma företag uppmuntras, bland annat genom en högre samfinansieringsnivå.

(41) I enlighet med [uppdatera hänvisning i enlighet med det nya beslutet om utomeuropeiska länder och territorier (ULT): artikel 94 i rådets beslut 2013/755/EU⁵] är

(EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

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

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

³ Rådets förordning (EU) 2017/1939 av den 12 oktober 2017 om genomförande av fördjupat samarbete om inrättande av Europeiska åklagarmyndigheten (EUT L 283, 31.10.2017, s. 1).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371 av den 5 juli 2017 om bekämpande genom straffrättsliga bestämmelser av bedrägeri som riktar sig mot unionens finansiella intressen (EUT L 198, 28.7.2017, s. 29).

⁵ EUT L 344, 19.12.2013, s. 1.

personer och enheter i utomeuropeiska länder och territorier (ULT) berättigade till finansiering, med förbehåll för programmets regler och mål och eventuella ordningar som gäller för den medlemsstat till vilken det berörda utomeuropeiska landet eller territoriet är knutet.

- (42) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, inbegripet stöd inför anslutningen som följer efter de åtaganden som gjorts mot bakgrund av meddelandet *Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan*¹.
- (43) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt.
- (43a) I enlighet med artikel 85 i direktiv 2014/25/EU, och när det gäller tredjeländer med vilka unionen inte har ingått ett multilateralt eller bilateralt avtal som säkerställer jämförbart och faktiskt tillträde för EU-företag till dessa tredjeländers marknader för offentlig upphandling, får varje anbud som lämnas i samband med tilldelning av ett offentligt varukontrakt inom ramen för ett projekt som samfinansieras av FSE förkastas om andelen varor med ursprung i tredjeland uppgår till mer än 50 % av det totala värdet av de varor som anbudet omfattar.**
- (44) I enlighet med punkterna 22 och 23 i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning² behöver detta program utvärderas på grundval av information som samlats in till följd av särskilda övervakningskrav, **t.ex. när det gäller klimatsäkring**, samtidigt som överreglering och administrativa bördor undviks, särskilt för medlemsstaterna. Utvärderingar bör göras av kommissionen och delges Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén i syfte att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på programmets övergripande mål, **samt göra nödvändiga ändringar.**

¹ COM(2018)0065.

² Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

(45) **Transparenta, ansvarstagande och** lämpliga övervaknings- och rapporteringsåtgärder, inbegripet **mätbara** indikatorer, bör införas för **bedömning** av och rapportering om programmets framsteg mot de allmänna och särskilda mål som fastställs i denna förordning **samt för att främja dess framsteg**. Systemet för resultatrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat **lämpar sig för en djupanalys av de framsteg man uppnått och de svårigheter man stött på längs stomnätskorridorerna, och att dessa uppgifter och resultat** samlas in ändamålsenligt, resurseffektivt och rättidigt. Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionens medel för att samla in relevanta data för programmet.

(45a) **Programmet bör genomföras med hjälp av arbetsprogram. Kommissionen bör före utgången av mars 2021 utarbeta ett ramprogram med den förväntade tidsplanen för arbetsprogrammen och ansökningsomgångarna, samt vad dessa handlar om och vilken finansiering de fått, jämte annan information som krävs för att kunna säkerställa transparens och förutsägbarhet för hela programperioden och förbättra projektens kvalitet.**

(45a) **En omfattande utvärdering av programmet bör genomföras för att garantera att investeringsprioriteringarna för programmet är förenliga med unionens klimatförändringsåtaganden.**

(46) För att **komplettera** denna förordning bör **befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på** antagandet av arbetsprogram **och ramprogrammet.** ■

(47) I syfte att vid behov anpassa de indikatorer som används för övervakning av programmet ■ och definitionen av stomnätskorridorerna, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen, med avseende på ändringar av delarna I, II och III i bilagan till denna förordning **och av de militära kraven, upprättande eller ändringar av förteckningen över de delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militära transporter samt upprättande eller ändringar av förteckningen över prioriterade projekt för infrastruktur för dubbla användningsområden och**

bedömningsförfarandet rörande stödberättigande för de åtgärder med anknytning till militär mobilitet. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (48) Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 bör av tydlighetsskäl upphävas. Artikel 29 i förordning (EU) nr 1316/2013, som ändrar bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010¹ i fråga om förteckningen över godskorridorer, bör dock fortsätta att gälla.
- (49) För att möjliggöra ett rättidigt antagande av de genomförandeakter som föreskrivs i denna förordning är det nödvändigt att den träder i kraft omedelbart efter det att den offentliggjorts.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

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

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

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *åtgärd*: verksamhet som har identifierats som ekonomiskt och tekniskt oberoende, som har en fast tidsram och som krävs för att genomföra ett projekt.
- (b) *alternativa bränslen*: alternativa bränslen **för alla transportsätt** enligt vad som definieras i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU.
- (c) *associerat land*: ett tredjeland som är part i ett avtal med unionen, vilket gör det möjligt för landet att delta i programmet i enlighet med artikel 5.
- (ca) *stödmottagare*: varje enhet som har valts ut för att ta emot ekonomiskt stöd från unionen enligt kriterierna för stödberättigande i artikel 11 i denna förordning och i enlighet med artikel [197] i budgetförordningen.**
- (d) *blandfinansieringsinsats*: åtgärder som stöds genom EU-budgeten, inbegripet blandfinansieringsinstrument i enlighet med artikel [2.6] i förordning (EU, Euratom) 2018/XXX (nedan kallad *budgetförordningen*), i vilka icke-återbetalningspliktiga former av stöd och/eller finansieringsinstrument från EU-budgeten kombineras med återbetalningspliktiga former av stöd från institutioner för utvecklingsfinansiering eller andra offentliga finansinstitut, kommersiella finansinstitut och investerare.
- (da) *flaskhals*: fysiska, tekniska eller funktionella hinder som leder till systemavbrott som påverkar kontinuiteten i flöden över stora avstånd eller gränsöverskridande flöden och som kan avhjälpas genom att ny infrastruktur skapas eller befintlig infrastruktur genomgripande uppgraderas, vilket skulle kunna leda till avsevärda förbättringar som kan lösa problemet med flaskhalsar.**
- (e) *övergripande nät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.

järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (f) *stomnät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
- (g) *stomnätskorridor*: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013, förtecknade i del III i bilagan till den här förordningen.
- (ga) *gränsöverskridande länkar: i transportsektorn projekt som omfattar ett järnvägs-, väg-, inrevattenvägs- eller sjöavsnitt mellan medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland, eller ett projekt, inom alla transportsätt, som förverkligas i en medlemsstat och får en betydande gränsöverskridande inverkan genom att förbättra de gränsöverskridande flödena mellan två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland.***
- (h) *gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi*: ett projekt som är stödberättigande eller kan vara stödberättigande inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater eller arrangemang mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i [artiklarna 9 eller 11 i] ***Europaparlamentets och rådets direktiv 2018/...***¹⁺, och som rör planering för eller utbyggnad av förnybar energi, i enlighet med de kriterier som fastställs i del IV i bilagan till den här förordningen.
- (ha) *energieffektivitet först: högprioritering av alternativa kostnadseffektiva energieffektivitetsåtgärder inom energiplanering, energipolitik och investeringsbeslut som berör energi, till förmån för en effektivare energiefterfrågan och energiförsörjning, framför allt med hjälp av kostnadseffektiva energibesparingar i slutförbrukarledet, initiativ till efterfrågefleksibilitet samt effektivare omvandling, överföring och distribution av energi, varvid målen för de respektive besluten likväl uppnås.***

⁺ EUT: för in nummer för den förordning som återfinns i dokument PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) och för in det direktivets nummer, datum, titel och EUT-hänvisning i fotnoten.

^[1] EUT ...

⁺ EUT: för in titeln och numret på samt EUT-hänvisningen till COD 2016/0382 (förnybar energi).

- (i) *infrastruktur för digital konnektivitet*: nät med mycket hög kapacitet, 5G-system, lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet, stomnät, samt digitala driftplattformar som är direkt förknippade med infrastruktur för transport och energi.
- (j) *5G-system*: en uppsättning element för digital infrastruktur som är baserade på globalt överenskomna standarder för mobil och trådlös kommunikationsteknik som används för konnektivitet och mervärdestjänster med avancerade prestanda, i form av t.ex. mycket höga datahastigheter och mycket hög datakapacitet, låg latens och hög tillförlitlighet eller stöd till ett stort antal anslutna enheter.
- (k) *5G-korridor*: en transportled, i form av väg, järnväg **eller inre vattenväg**, som har full täckning från infrastruktur för digital konnektivitet och särskilt 5G-system, vilket ger möjlighet till oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster, t.ex. uppkopplad och automatiserad mobilitet, liknande smarta mobilitetstjänster för järnvägar **eller digital konnektivitet för inre vattenvägar**.
- (ka) ***felande länk: i samband med alla transportsätt ett transportavsnitt i en TEN-T-korridor eller ett transportavsnitt som tillhandahåller anslutningen av stomnätet eller det övergripande nätet med de TEN-T-korridorerna som saknas eller som innehåller en eller flera flaskhalsar som påverkar kontinuiteten i TEN-T-korridoren.***
- (l) *digitala driftplattformar direkt förknippade med infrastruktur för energi och transport*: fysiska och virtuella resurser för informations- och kommunikationsteknik (IKT) som fungerar med kommunikationsinfrastrukturen som grund och som stöder överföring, lagring, behandling och analys av infrastrukturdata som rör transport och/eller energi.
- (m) *projekt av gemensamt intresse*: projekt som fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013, i förordning (EU) nr 347/2013 eller i artikel 8 i den här förordningen.
- (n) *studier*: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartläggningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang.

- (o) *socioekonomiska drivkrafter*: enheter vilka genom sitt uppdrag, sin karaktär eller sin lokalisering direkt eller indirekt kan skapa socioekonomiska fördelar för medborgare, företag och lokalsamhällen som finns i deras omgivningar **eller influensområden**.
- (p) *tredjeland*: ett land som inte är medlem i Europeiska unionen.
- (q) *nät med mycket hög kapacitet*: nät med mycket hög kapacitet enligt vad som definieras i artikel [2.2] i direktiv (EU) 2018/XXX [europeisk kodex för elektronisk kommunikation].
- (r) *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.
- (ra) *infrastruktur med dubbla användningsområden (civila/försvarsrelaterade)*: **infrastruktur som huvudsakligen används för civila ändamål men som också är av strategisk betydelse för försvars- och krishanteringsändamål och som kan anpassas till behov av dubbel användning (civil/försvarsrelaterad).**

Artikel 3

Mål

1. Programmet har det allmänna målet att **inrätta**, utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, **i syfte att bidra till ökad europeisk konkurrenskraft, tillträde till den inre marknaden, smart och hållbar tillväxt för alla, och konsolidering av den territoriella, sociala och ekonomiska sammanhållningen, och på så sätt bidra till** de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på **fullständiga** synergier mellan **transport-, energi- och digitaliseringssektorerna**.
2. Programmet har följande särskilda mål:
 - (a) Inom transportsektorn:

- (i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva, sammanlänkade, **driftskompatibla och multimodala** nät och infrastruktur för smart, hållbar, inkluderande, **tillgänglig**, säker och trygg mobilitet **och ett europeiskt transportområde**.
 - (ii) Att anpassa **de delar av det transeuropeiska transportnätet som lämpar sig för militära transporter** till **dubbla (civila och försvarsrelaterade)** behov avseende ■ mobilitet.
- (b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av **en effektiv och konkurrenskraftig** inre **energimarknad** och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen **i ekonomin** och säkerställa försörjningstrygghet **och energioberoende för EU**, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området ■ energi, **inbegripet förnybar energi, och att stimulera energieffektivitet**.
- (c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till **utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som avser** utbyggnaden av **säkra och trygga** nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stomnät på EU:s territorium genom att länka dem till angränsande territorier, samt till digitaliseringen av transport och energinäten.

Artikel 4

Budget

1. Finansieringsramen för genomförandet av programmet för perioden 2021–2027 ska vara **43 850 768 000 euro i fasta priser (XXX euro i löpande priser) ■**.
2. Detta belopp ska fördelas enligt följande:
 - a) ■ **33 513 524 000 euro i fasta priser (XXX euro i löpande priser)** för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka

- i) **17 746 000 000 euro i fasta priser (XXX euro i löpande priser)** från klustret för europeiska strategiska investeringar,
 - ii) **10 000 000 000 euro i fasta priser (11 285 493 000 euro i löpande priser)** överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden,
 - iii) **5 767 524 000 euro i fasta priser (6 500 000 000 euro i löpande priser)** från **rubriken säkerhet och** försvar, för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii.
- b) **7 675 244 000 euro i fasta priser (8 650 000 000 euro i löpande priser)** för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka upp till **15 %** för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
 - c) **2 662 000 000 euro i fasta priser (3 000 000 000 euro i löpande priser)** för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c.
- 3. Kommissionen får inte avvika från de belopp som avses i led 2 a ii.
 - 4. **Upp till 3 % av det** belopp som avses i punkt 1 får användas **även** för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser.
 - 5. Om den åtgärd som ett budgetmässigt åtagande ska täcka sträcker sig över mer än ett budgetår får åtagandet delas upp i årliga delåtaganden.
 - 6. Utan att det påverkar tillämpningen av budgetförordningen kan utgifter för åtgärder till följd av projekt som ingår i det första arbetsprogrammet vara stödberättigande från och med den 1 januari 2021.
 - 7. Beloppet från Sammanhållningsfonden ska överföras i enlighet med denna förordning, med förbehåll för punkt 8 och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14.2 b.

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ■ fram till den 31 december 2022 ska urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden ■ . Från och med den 1 januari 2023 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga, **på konkurrensutsatta villkor**, för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.
9. Medel anslagna till **en medlemsstat** inom ramen för delad förvaltning får på **den medlemsstatens** begäran **och i överenskommelse med den berörda förvaltande myndigheten** överföras till programmet **för att de ska användas som en del av en blandfinansieringsinsats eller åtgärd i synergi med andra unionsprogram som ingår i ett förslag som lämnats av den berörda medlemsstaten och förklarats stödberättigande av kommissionen inom ramen för ett arbetsprogramsförfarande**. Kommissionen ska förvalta dessa medel direkt i enlighet med [artikel 62.1 a] i budgetförordningen eller indirekt i enlighet med led c i den artikeln. ■

Artikel 5

Tredjeländer som är associerade till programmet

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

liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som föreskrivs i avtal mellan unionen och dessa länder.

d) Andra tredjeländer i enlighet med villkor i respektive särskilt avtal som täcker det tredjelandets deltagande i unionens program, förutsatt att avtalet

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

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

Artikel 6

Genomförande av och former för EU-finansiering

1. Programmet ska genomföras genom direkt förvaltning i enlighet med budgetförordningen eller indirekt förvaltning genom organ som avses i artikel [61.1 c] i budgetförordningen.

2. Programmet får tillhandahålla finansiering i **form av bidrag och upphandling i enlighet med budgetförordningen** . **Finansiering från programmet får användas** inom ramen för blandfinansieringsinsatser, **däribland medel i enlighet med artikel 3.2 a i InvestEU-förordningen. Inom transportsektorn får blandfinansieringsinsatser inte överstiga 10 % av det särskilda anslaget och de ska främst vara avsedda för horisontella prioriteringar i enlighet med förteckningen i bilagan – del III – led -1 (nytt).**
Blandfinansieringsinsatser som beslutas enligt detta program ska genomföras i enlighet med InvestEU-förordningen och avdelning X i budgetförordningen.
3. Kommissionen får till genomförandeorgan delegera befogenheter att genomföra delar av programmet i enlighet med artikel [69] i budgetförordningen, i syfte att uppnå en optimal och effektiv förvaltning av programmet i transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
4. Bidrag till en ömsesidig försäkringsmekanism får täcka risken i samband med återkrav av medel från mottagare och ska betraktas som en tillräcklig garanti enligt budgetförordningen. Bestämmelserna i [artikel X i] förordning XXX [den förordning som efterföljer förordningen om garantifonden] ska tillämpas.

Artikel 6a

Anpassning av TEN-T-näten till dubbel civil och försvarsrelaterad användning

1. **Projekt av gemensamt intresse ska bidra till att anpassa TEN-T-näten i enlighet med förordning (EU) nr 1315/2013, i syfte att möjliggöra dubbel civil och försvarsrelaterad användning av infrastruktur, i enlighet med de dubbla (civila och försvarsrelaterade) mobilitetskraven (nedan kallade dubbla mobilitetskrav) och prioriterade infrastrukturprojekt med dubbel användning som fastställs i punkt 2 i denna artikel.**
2. **Senast den 31 december 2019 ska kommissionen i enlighet med artikel 24 i denna förordning anta delegerade akter med en ytterligare specificering av de dubbla mobilitetskraven, en förteckning över de delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militära transporter, en förteckning över prioriterade**

infrastrukturprojekt med dubbel användning och ett bedömningsförfarande rörande stödberättigande för åtgärder med anknytning till dubbel civil och försvarsrelaterad användning av infrastruktur. Specifieringen av de prioriterade projekten ska spegla situationen i medlemsstaterna i de östra och södra delarna av unionen.

3. *Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse för delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militära transporter, vilka alltid kommer att grundas på befintliga genomförbarhetsstudier, projekt och genomförande när det gäller TEN-T, ska även inbegripa de åtgärder som krävs för att uppfylla de dubbla mobilitetskrav som validerats av rådet och prioriterade infrastrukturprojekt med dubbel civil och försvarsrelaterad användning.*

Alla föreslagna projekt ska inbegripa mätbara åtgärder för att integrera de dubbla mobilitetskrav som validerats av rådet.

Förslag som enbart inbegriper åtgärder med anknytning till militär mobilitet ska enbart vara stödberättigande om de rör utbyggnad av befintlig civil infrastruktur.

Alla åtgärder med anknytning till uppfyllande av dubbla mobilitetskrav ska finansieras med de medel som anges i artikel 4.2 a iii och ska göra det möjligt med dubbel civil och försvarsrelaterad användning av infrastruktur.

4. *Senast den 31 december 2025 ska kommissionen utvärdera de belopp som redan betalats ut och utgiftsperspektivet för det belopp som anges i artikel 4.2 a iii. Beroende på utvärderingsresultatet ska kommissionen besluta att överföra de pengar som inte har anslagits från artikel 4.2 a iii till artikel 4.2 a i.*

Artikel 6b

Gränsöverskridande projekt inom området för transport

1. *Medlemsstaterna, regionala myndigheter eller andra enheter som deltar i ett gränsöverskridande transportprojekt kan inrätta ett gemensamt organ (samlad kontaktpunkt) för projektförvaltning. Dessa gemensamma organ ska ha omfattande samordningsbefogenheter, där EU-bestämmelserna ges företräde, vilket underlättar*

hanteringen av alla miljökonsekvensbedömningar, tillstånd för markanvändningsplanering och byggnadstillstånd.

2. *För att komma till rätta med de svårigheter som finns kring samordning av gränsöverskridande tillståndsförfaranden i infrastrukturprojekt i TEN-T-nätet ska de europeiska samordnarna övervaka samordningen av projekten och föreslå förfaranden för att underlätta deras synkronisering och slutförande.*
3. *Med tanke på behovet av att säkerställa samordning och samarbete mellan medlemsstaterna genom en enda behörig myndighet, liksom behovet av att fastställa gemensamma tidsfrister för gränsöverskridande tillståndsförfaranden och offentliga upphandlingar för de gemensamma gränsöverskridande projekten, ska nödvändiga åtgärder vidtas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (COM(2018)0277).*

Artikel 7

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ***ska bidra till att minska koldioxidutsläppen, fullborda den inre marknaden för energi och öka försörjningstryggheten***, ska omfatta minst två medlemsstater och ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater, ***även där så är lämpligt på regional nivå***, eller arrangemang mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 9 och 11 i ***Europaparlamentets och rådets*** direktiv (EU) 2018/...¹⁺ Dessa projekt ska väljas ut i enlighet med de ***allmänna*** kriterier och ***den process*** som fastställs i del IV i bilagan till denna förordning.
2. Senast den 31 december 2019 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 23 d i denna förordning, för att precisera, ***utan att det påverkar de tilldelningskriterier som fastställs i artikel 13, de specifika*** urvalskriterierna och närmare fastställa processen för urval av projekt, och offentliggöra metoderna för

⁺ EUT: för in titeln och numret på samt EUT-hänvisningen till COD 2016/0382 (förnybar energi).

bedömning av hur projekten uppfyller de allmänna kriterierna och bedömning av **kostnads-nyttoanalysen** som anges i del IV i bilagan.

3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.
4. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till unionsfinansiering av bygg- och anläggningsarbeten om de uppfyller följande ytterligare kriterier:
 - a) Den projektspecifika kostnads-nyttoanalysen i enlighet med punkt 3 i del IV i bilagan **ska vara obligatorisk för alla projekt som stöds, ska utföras på ett transparent, heltäckande och fullständigt sätt och ska styrka** att det finns betydande kostnadsbesparingar och/eller fördelar när det gäller **hållbarhet**, systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation.
 - b) Sökanden visar att projektet inte skulle förverkligas utan bidraget, eller att projektet inte kan bli kommersiellt bärkraftigt utan bidraget. Denna analys ska ta hänsyn till eventuella intäkter till följd av stödsystem.
5. Bidraget till bygg- och anläggningsarbeten ska stå i proportion till de kostnadsbesparingar och/eller fördelar som avses i punkt 2.b i del IV i bilagan, **■** får inte överstiga det belopp som krävs för att säkerställa att projektet förverkligas eller kan bli kommersiellt bärkraftigt **och ska respektera bestämmelserna i artikel 14.3.**

Artikel 8

Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet

1. Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet **är sådana projekt som väsentligt bidrar till**
 - a) **fullbordandet av den europeiska digitala inre marknaden,**
 - b) **unionens strategiska konnektivetsmål, och**

- c) *den underliggande nätinфраstruktur som stöder den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället.*
- 1a. *Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska uppfylla nedanstående kriterier:*
- a) *De ska bidra till det specifika mål som fastställs i artikel 3.2 c.*
- b) *De ska använda bästa möjliga tillgängliga teknik och samtidigt erbjuda den bästa balansen i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nåtållighet, cybersäkerhet och kostnadseffektivitet.*
2. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.
3. Utan att det påverkar de tilldelningskriterier som fastställs i artikel 13 ska prioriteringen av finansiering fastställas med beaktande av följande kriterier:
- a) Åtgärder som bidrar till åtkomst till nät med mycket hög kapacitet som kan erbjuda socioekonomiska drivkrafter gigabitkonnektivitet, **inbegripet 5G eller annan ultramodern mobil konnektivitet**, ska prioriteras. **Unionens globala konkurrenskraft och kapacitet att absorbera investeringar ska ta hänsyn till – utöver de socioekonomiska drivkrafterna** – relevansen i de tjänster och tillämpningar som blir möjliga genom den underliggande konnektiviteten och de potentiella socioekonomiska fördelarna för medborgare, företag och lokalsamhällen, inbegripet potentiella positiva spridningseffekter i fråga om konnektivitet, i enlighet med del V i bilagan.
- b) Åtgärder som bidrar till att lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet kan erbjudas i lokalsamhällen, i enlighet med del V i bilagan.
- c) I fråga om åtgärder som bidrar till utbyggnaden av 5G-system ska utbyggnaden av 5G-korridorer längs större landtransportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten **och socioekonomiska knutpunkter**, prioriteras. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa täckning längs större

transportleder så att oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster möjliggörs, samtidigt som potentiella positiva spridningseffekter maximeras för de områden och den befolkning som finns i närheten av det område där projektets utbyggnad sker. En vägledande förteckning över projekt som kan få stöd ingår i del V i bilagan.

- d) Projekt som syftar till utbyggnaden av gränsöverskridande stomnät **med mycket hög kapacitet** som länkar unionen till tredjeländer och stärker länkar inom unionens territorium, inbegripet med undervattenskablar, ska prioriteras i enlighet med i vilken mån projektet väsentligt bidrar till att öka tåligheten och kapaciteten i elektroniska kommunikationsnät på unionens territorium.
- e) I fråga om täckning med nät med mycket hög kapacitet ska åtgärder som bidrar till täckning för områden och befolkning prioriteras, omvänt proportionellt mot storleken på det bidrag som krävs som stöd för att projektet ska kunna genomföras, i relation till de tillämpliga högsta samfinansieringssatser som fastställs i artikel 14. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa omfattande täckning för området och befolkningen inom ett visst projekts utbyggnadsområde, samtidigt som potentiella positiva spridningseffekter maximeras för de områden och den befolkning som finns i närheten av projektets utbyggnadsområde.
- f) I fråga om projekt för utbyggnad av digitala driftplattformar ska åtgärder prioriteras på grundval av senaste teknik, med beaktande av t.ex. driftskompatibilitet, cybersäkerhet, dataskydd och återanvändning.

■ Artikel 8a

Tilldelning av offentliga kontrakt

1. ***Vid tilldelning av kontrakt med stöd från programmet bör stödmottagarna inte uteslutande basera tilldelningen av dessa kontrakt på det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet, utan bör även ta hänsyn till en kostnads-effektivitetsstrategi med fokus på kvalitet, sociala aspekter och miljö.***
2. ***I enlighet med artikel 85 i direktiv 2014/25/EU om upphandling av enheter som är***

verksam på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, får stödmottagarna avvisa anbud som lämnas i samband med tilldelning av varukontrakt om varorna med tredjelandsursprung överskrider 50 % av det totala värdet av de varor som anbudet omfattar och om unionen inte slutit ett avtal som tillförsäkrar företag från unionen jämförbart och faktiskt tillträde till offentlig upphandling i dessa länder.

KAPITEL II

BERÄTTIGANDE

Artikel 9

Stödberättigande åtgärder

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som avses i artikel 3 **och som har klimatsäkrats** är berättigande till finansiering. Dessa åtgärder omfattar särskilt studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av programmet och de sektorsspecifika riktlinjerna. **Studier är endast stödberättigande när de rör projekt som är stödberättigande enligt detta program och ingår i en anbudsinfordran inom arbetsprogram. Urvalet av insatser och finansieringen av dessa inom ramen för denna förordning får inte påföras några ytterligare krav som inte fastställts i denna förordning.**
2. I transportsektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
 - a) Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade, **driftskompatibla och multimodala** nät:
 - i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, **driftskompatibilitet för järnväg, multimodala logistikplattformar, flygplatser, kusthamnar, hamnar längs inre**

vattenvägar, farbarhet på inre vattenvägar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013, **i huvudsak åtgärder som förtecknas i del III rubrik 1 i bilagan till denna förordning, samt sammankoppling av nät.** Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.

- ii) Åtgärder för genomförande **och främjande** av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt de avsnitt som förtecknas i del III (2) i bilagan till den här förordningen.
- ii a) **Åtgärder för harmonisering av regelverk för gränsöverskridande frågor och på tullområdet samt administrativa och lagstiftningsrelaterade förfaranden (i syfte att fastställa en gemensam rättslig ram på unionsnivå för dubbel mobilitet (civil och försvarsrelaterad).**
- ii a) **Åtgärder för återetablering av felande regionala gränsöverskridande järnvägsanslutningar som har övergetts eller avvecklats.**
- iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i de yttersta randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, **flygplatser, multimodala logistikplattformar**, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
- iv) Åtgärder till stöd för projekt av gemensamt intresse för att koppla ihop det transeuropeiska nätet med infrastrukturnät i grannländer, enligt vad som definieras i artikel 8.1 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- b) Åtgärder som rör smart, **driftskompatibel**, hållbar, **multimodal**, inkluderande, **åtkomlig**, säker och trygg mobilitet:

- i) Åtgärder till stöd för sjömotorvägar i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) nr 1315/2013, **med fokus på gränsöverskridande närsjöfart.**
- ii) Åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, **bland annat ERTMS- och Sesarprojekt**, inbegripet för säkerhetsändamål, i enlighet med artikel 31 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- iii) Åtgärder till stöd för godstransporttjänster i enlighet med artikel 32 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för alternativa bränslen **för alla transportslag samt minskning av koldioxidutsläppen i transportsektorn**, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- v) Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet, **särskilt vid urbana knutpunkter enligt definitionen i artikel 30 i förordning (EU) nr 1315/2013 och** särskilt när det gäller påverkan på korridorer/nät.
- vi) Åtgärder för genomförande av säker och trygg infrastruktur och mobilitet, i enlighet med artikel 34 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- vii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens tålighet gentemot klimatförändringar och naturkatastrofer.
- viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet för alla **transportsätt och alla** användare, **särskilt för användare med nedsatt rörlighet**, i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr 1315/2013.
- ix) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet och tillgänglighet för säkerhets- och civilskyddsändamål.
- ixa) Åtgärder för att minska buller från godstransporter på järnväg.**
- c) **■ Inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii och i enlighet med artikel 6a:**

- i) Specifika verksamheter inom en åtgärd, till stöd för nya eller befintliga delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militär transport, för att anpassa det till dubbla mobilitetskrav i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.*
 - ia) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet och tillgänglighet för säkerhets- och civilskyddsändamål.*
 - ib) Åtgärder som ökar motståndskraften mot cybersäkerhetshot.*
- 3. I energisektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
 - a) Åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse enligt vad som fastställs i artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013.
 - b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, inbegripet på deras idéstadium, enligt vad som definieras i del IV i bilagan till denna förordning, och under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 i denna förordning uppfylls.
- 4. I digitaliseringssektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
 - a) Åtgärder till stöd för gigabit- **och 5G**-konnektivitet för socioekonomiska drivkrafter.
 - b) Åtgärder till stöd för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet i lokalsamhällen, utan kostnad och utan diskriminerande villkor.
 - c) Åtgärder för genomförande av oavbruten täckning med 5G-system för alla större landtransportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten.
 - d) Åtgärder till stöd för utbyggnad **och integrering av nya eller befintliga** stomnät, inbegripet med undervattenskablar, mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer.

- e) Åtgärder till stöd för europeiska hushålls åtkomst till nät med mycket hög kapacitet **och för uppnående av EU:s strategiska konnektivetsmål.**
- f) Åtgärder för införande av krav på infrastruktur för digital konnektivitet som rör gränsöverskridande projekt inom transport- eller energiområdet och/eller som stöder digitala driftplattformar som är direkt förknippade med transport- eller energiinfrastruktur.

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

Artikel 10

Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna

1. Åtgärder som bidrar till att ett eller flera av målen uppnås för minst två sektorer **samtidigt**, enligt vad som föreskrivs i artikel 3.2 a, b och c, ska vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning **och åtnjuta en högre samfinansieringssats, i enlighet med artikel 14.** Dessa åtgärder ska genomföras genom  arbetsprogram som gäller minst två sektorer, innehåller särskilda tilldelningskriterier och finansieras genom budgeten för de sektorer som ingår.
2. Inom var och en av transport-, energi- och digitaliseringssektorerna kan åtgärder som är stödberättigande i enlighet med artikel 9 omfatta **synergielement tillhörande någon av de andra sektorerna, utan någon koppling till stödberättigande åtgärder** enligt vad som föreskrivs i respektive artikel 9.2, 9.3 och 9.4, under förutsättning att de uppfyller samtliga följande krav:
 - a) Kostnaderna för dessa **synergielement** överstiger inte 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.
 - b) Dessa **synergielement** rör transport-, energi- eller digitaliseringssektorn.
 - c) Dessa **synergielement** ger möjlighet att väsentligt förbättra åtgärdens nytta i fråga om socioekonomi, klimat eller energi.

Artikel 11

Stödberättigade enheter

1. Utöver de kriterier som anges i artikel [197] i budgetförordningen ska de kriterier för stödberättigande som fastställs i denna artikel tillämpas.
2. Följande enheter är berättigade till stöd:
 - a) Rättsliga enheter som är etablerade i en medlemsstat, **inbegripet gemensamma företag**.
 - b) Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som är associerat till programmet.
 - c) Rättsliga enheter som skapats enligt unionslagstiftning och internationella organisationer om detta föreskrivs i arbetsprogrammen.
3. Fysiska personer är inte berättigade till stöd.
4. Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som inte är associerat till programmet kan i undantagsfall vara stödberättigade enligt programmet när det är nödvändigt för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse **inom området för transport, energi och digitalisering** eller ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
5. De arbetsprogram som avses i artikel 19 får föreskriva att endast förslag som lämnas in av en eller flera medlemsstater eller **av gemensamma företag eller, i samråd** med de berörda **medlemsstaterna, av regionala eller lokala myndigheter eller** internationella organisationer eller offentliga eller privata företag eller organ är stödberättigande.

KAPITEL III

BIDRAG

Artikel 12

Bidrag

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

Artikel 13

Tilldelningskriterier

1. Tilldelningskriterierna ska definieras i de arbetsprogram som avses i artikel 19 och i ansökningsomgångarna **och ska omfatta** följande element, i den mån det är tillämpligt:
 - a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad), **bland annat huruvida analysen är sund, heltäckande och transparent.**
 - aa) Förenlighet med bestämmelserna i artiklarna 82 och 85 i direktiv 2014/25/EU.**
 - b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, **digitalisering**, driftskompatibilitet och åtkomst.
 - c) Den gränsöverskridande dimensionen **och sammanlänkingsaspekter.**
 - ca) Konnektivitet och territoriell tillgänglighet, även för de yttersta randområdena och öar.**
 - cb) Europeiskt mervärde.**
 - d) Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
 - e) Åtgärdens mognad i fråga om projektutveckling.

- ea) Projektens livscykel och sundheten i den underhållsstrategi som föreslås för det färdiga projektet.**
 - f) Den föreslagna genomförandeplanens sundhet.
 - g) Unionsstödet som katalysator för investeringar.
 - h) Behovet av att övervinna finansiella hinder, såsom otillräcklig kommersiell bärkraft, **höga initialkostnader** eller brist på marknadsfinansiering.
 - ha) Bidrag till integreringen av dubbla mobilitetskrav (civila och försvarsrelaterade).**
 - hb) Tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet.**
 - i) **Bidrag till** unionens energi- och klimatplaner och nationella energi- och klimatplaner.
 - ia) Projektresultat i form av minskade koldioxidutsläpp.**
 - ib) Bidrag till principen om "energieffektivitet först".**
2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska beakta, om så är relevant, tåligheten mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.
 3. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska säkerställa, om så är relevant enligt vad som anges i arbetsprogrammen, att åtgärder som stöds av program som omfattar PNT-teknik (Positioning, Navigation and Timing) är tekniskt kompatibla med Egnos/Galileo och Copernicus.
 4. För transportsektorn ska bedömningen av förslag gentemot de tilldelningskriterier som avses i punkt 1, i tillämpliga fall, säkerställa att föreslagna åtgärder är förenliga med arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakter i enlighet med artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och beakta yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren i enlighet med artikel 45.8 i den förordningen. **Bedömningen ska också undersöka om genomförandet av de åtgärder som finansieras av FSE riskerar att**

störa gods- och passagerarflödet på den sträcka som berörs av projektet och i så fall komma med förslag till lösningar.

5. När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska de tilldelningskriterier som definieras i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta de villkor som fastställs i artikel 7.4.
6. När det gäller åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse avseende digital konnektivitet ska de tilldelningskriterier som definieras i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta de villkor som fastställs i artikel 8.3.

Artikel 14

Samfinansieringssatser

1. För studier får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden. För studier som finansieras med medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som anges i punkt 2 b.
2. För bygg- och anläggningsarbeten i transportsektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
 - a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst 50 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar ***för alla transportsätt***, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, ***för åtgärder till stöd för inre vattenvägar, järnvägar eller sjömotorvägar***, för åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder i de yttersta randområdena ***samt för åtgärder till stöd för förbättringar av territoriell tillgänglighet och konnektivitet. För bygg- och anläggningsarbeten i de yttersta randområdena ska samfinansieringssatserna fastställas till högst 85 %.***

- b) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som avses i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser]. Dessa samfinansieringssatser får ökas till högst 85 % för åtgärder som rör gränsöverskridande **och felande** länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt **och för åtgärder som gäller förbättring av territoriell konnektivitet och tillgänglighet.**
- c) När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande länkar får de ökade högsta samfinansieringssatser som föreskrivs i leden a och b tillämpas endast på åtgärder som för sin planering och sitt genomförande kan påvisa en särskilt hög integreringsgrad i samband med det tilldelningskriterium som avses i artikel 13.1 c **eller 13.1 ca**, särskilt genom inrättande av ett gemensamt projektföretag, en gemensam administrativ struktur och en bilateral rättslig ram eller genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 **eller genom en skriftlig överenskommelse mellan de berörda medlemsstaterna eller regionala myndigheterna. Dessutom kan den samfinansieringssats som gäller för projekt som genomförs av ett gemensamt företag, i enlighet med artikel 11.2 a, ökas med 10 %. Samfinansieringssatsen får inte överstiga 90 % av de sammanlagda stödberättigande kostnaderna.**
- ca) **När det gäller åtgärder som rör det specifika mål som avses i artikel 3.2 a ii får samfinansieringssatserna ökas till högst 85 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt.**
3. För bygg- och anläggningsarbeten i energisektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
- a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden; **för bygg- och anläggningsarbeten i de yttersta randområdena ska samfinansieringssatserna fastställas till högst 85 %.**
- b) Samfinansieringssatserna får ökas till högst 75 % för åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och som **har en betydande**

inverkan på minskningen av koldioxidutsläppen eller, med ledning av det underlag som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 347/2013, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller omfattar mycket innovativa lösningar.

4. För bygg- och anläggningsarbeten i digitaliseringssektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla: För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. ***För bygg- och anläggningsarbeten i de yttersta randområdena ska samfinansieringssatserna fastställas till högst 85 %.*** Samfinansieringssatserna får ökas upp till 50 % för åtgärder med en stark gränsöverskridande dimension, t.ex. oavbruten täckning med 5G-system längs större transportleder eller utbyggnad av stamnät mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer, och upp till 75 % för åtgärder för genomförande av gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter. Åtgärder för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet i lokalsamhällen ska finansieras genom ekonomiskt stöd från unionen med upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om samfinansiering.
5. Den högsta samfinansieringssatsen för åtgärder som ■ avses i artikel 10 ska vara den högsta av respektive högsta samfinansieringssats för de sektorer som berörs. ***Dessutom kan den samfinansieringssats som gäller för dessa åtgärder ökas med 10 %.*** ***Samfinansieringssatsen får inte överstiga 90 % av de sammanlagda stödberättigande kostnaderna.***
- 5a. ***Efter beslut om samfinansieringssatsen och i samband med att bidraget beviljas ska kommissionen till de projektansvariga tillhandahålla en förteckning över alla möjligheter och medel för att i sinom tid utverka resten av finansieringen.***

Artikel 15

Stödberättigande kostnader

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

- a) Endast utgifter som uppstått i medlemsstaterna kan vara stödberättigande, förutom då projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi berör det territorium i ett eller flera tredjeländer som avses i artikel 5 eller artikel 11.4 i denna förordning, eller internationellt vatten, och åtgärden krävs för att målen för projektet i fråga ska kunna uppnås.
 - b) Kostnaderna för utrustning, anläggningar och infrastruktur som av bidragsmottagaren behandlas som kapitalutgifter får vara stödberättigande i sin helhet.
 - c) Utgifter för förvärv av mark ska inte vara stödberättigande.
 - d) De stödberättigande kostnaderna ska inte inbegripa mervärdesskatt (nedan kallad moms).
- da) *Utgifter med koppling till militära krav ska vara stödberättigande från och med den första dag som åtgärden är berättigad till stöd, oavsett vilken dag de delegerade akter som avses i artikel 6a.3 träder i kraft.***

Artikel 16

Kombinering av bidrag med andra finansieringskällor

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

Artikel 17

Nedsättning eller uppsägning av bidrag

1. Utöver de skäl som anges i artikel [131.4] i budgetförordningen kan bidraget, ***utom i vederbörligen motiverade fall***, komma att sättas ned av följande skäl:

- a) Åtgärden har inte inletts inom ett år efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen ***när det gäller studier, eller inom två år för alla andra åtgärder som är berättigande till ekonomiskt stöd enligt denna förordning.***
 - b) Efter en översyn av framstegen med åtgärden har det konstaterats att genomförandet av åtgärden ***inte har respekterat tidsfristerna för senare led i enlighet med artikel 6 i [förordning nr XXX - Smart TEN-T] eller*** har försenats så mycket att åtgärdens mål sannolikt inte kommer att nås.
2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.
- 2a. ***Det belopp som följer av tillämpningen av punkt 1 eller punkt 2 ska fördelas till andra arbetsprogram som föreslagits inom motsvarande finansieringsram i enlighet med artikel 4.2.***

Artikel 18

Synergier med andra unionsprogram

1. En åtgärd som har fått stöd genom programmet kan också erhålla ett bidrag från något annat unionsprogram, inbegripet fonder med delad förvaltning, under förutsättning att bidragen inte täcker samma kostnader. ***Genomförandet ska följa bestämmelserna i artikel [xxx] i budgetförordningen.*** Den kumulativa finansieringen får inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden och stödet från de olika unionsprogrammen får beräknas proportionellt i enlighet med de dokument som anger villkoren för stödet.
2. Åtgärder som uppfyller ***alla*** följande kumulativa **■** villkor, nämligen
- a) att de har bedömts i en ansökningsomgång enligt programmet,
 - b) att de uppfyller minimikvalitetskraven i den ansökningsomgången,
 - c) att de inte kan finansieras i den ansökningsomgången på grund av begränsningar i fråga om budgetmedel,

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

KAPITEL IV

PROGRAMPLANERING, ÖVERVAKNING, UTVÄRDERING OCH KONTROLLER

Artikel 19

Arbetsprogram

1. Programmet ska genomföras med hjälp av sådana arbetsprogram som avses i artikel 110 i budgetförordningen. ■
- 1a. Kommissionen ska senast i slutet av mars 2021 ta fram ett ramprogram som ska omfatta tidsschemat för arbetsprogrammen och ansökningsomgångarna, deras ämnen och tilldelade finansiering och annan nödvändig information i syfte att skapa öppenhet och förutsebarhet för hela programperioden och förbättra projektens kvalitet. Ramprogrammet antas genom en delegerad akt i enlighet med artikel 24.**
- 1b. När ett arbetsprogram offentliggörs ska kommissionen offentliggöra information om de ansökningsomgångar som planeras under arbetsprogrammets löptid. Sådana offentliggöranden ska, i enlighet med artikel 194 i budgetförordningen, innehålla minst följande information för varje ansökningsomgång som förtecknas:**
 - a) Prioriteringar.**
 - b) Preliminärt startdatum.**
 - c) Preliminärt slutdatum.**
 - d) Beräknad budget.**

2. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom en **delegerad akt** i enlighet med artikel 24 i denna förordning.
- 2a. *I enlighet med artikel 200.2 i [förordning \(EU, Euratom\) 2018/1046](#) ska alla ansökningsomgångar omfatta ett förfarande i två steg och ska genomföras enligt följande:*
 - a) *Sökande ska lämna in ett förenklat underlag med relativt översiktliga uppgifter för att det ska gå att göra ett förhandsurval av projekt.*
 - b) *Sökande som förhandsutvalts under det första steget ska lämna in ett fullständigt underlag efter det första stegets avslutande.*
 - c) *Kommissionen ska offentliggöra ansökningsomgångarna minst tre månader innan förfarandet inleds.*

Artikel 20

Övervakning och rapportering

- 1. *Kommissionen ska fastställa en metod för att ta fram kvalitativa indikatorer för en korrekt bedömning av framstegen inom vart och ett av projekten längs TEN-T-nätet och på vägen mot uppfyllelse av de mål som avses i artikel 3 genom programmet. Kommissionen ska på grundval av denna metod komplettera del I i bilagan senast den 1 januari 2021 genom en delegerad akt i enlighet med artikel 24.*
1. Indikatorer för rapportering om programmets uppfyllelse av de allmänna och särskilda målen i artikel 3 anges i del I i bilagan.
2. För att säkerställa en effektiv bedömning av programmets framsteg när det gäller att uppnå målen, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 med avseende på att ändra del I i bilagan för att se över eller komplettera indikatorerna där så krävs och för att komplettera denna förordning med bestämmelser om inrättandet av en ram för övervakning och utvärdering.
3. Systemet för resultatrapportering ska säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat ***lämpar sig för en djupgående analys av de***

framsteg som gjorts och av de svårigheter som uppstått längs stomnätskorridorerna samt att de samlas in resurseffektivt, ändamålsenligt och i god tid. För detta ändamål ska proportionella rapporteringskrav ställas på mottagarna av unionens medel och, i förekommande fall, medlemsstaterna.

- 3a. Kommissionen ska upprätta en särskild webbplats för offentliggörande i realtid av en karta med de projekt som håller på att genomföras tillsammans med relevanta upplysningar (konsekvensbedömning, värde, stödmottagare, genomförande part, lägesrapport).**

Artikel 21

Utvärdering och översyn

1. Utvärderingar ska utföras i god tid **och minst vartannat år** för att kunna användas i beslutsprocessen.
 - 1a. I utvärderingarna ska programmets genomförande bedömas utifrån dess allmänna och särskilda mål i enlighet med artikel 3, och det ska klargöras huruvida resultaten inom de olika sektorerna är tillfredsställande, om det totala budgetåtagandet är i linje med det totala belopp som tilldelats, om pågående projekt har färdigställts i tillräcklig utsträckning och om de fortfarande är genomförbara och kan slutföras på ett lämpligt sätt.**
2. Interimsutvärderingen av programmet ska göras när det föreligger tillräcklig information om genomförandet av programmet **på grundval av den övervakning som genomförts i enlighet med artikel 20**, dock senast fyra år efter det att programmet började genomföras. **Den ska också omfatta en övergripande bedömning av om förfarandena, målen och urvalskriterierna är ändamålsenliga för att uppnå de allmänna och särskilda mål som avses i artikel 3. På grundval av resultaten av denna interimsutvärdering ska rekommendationer för en översyn av programmet läggas fram.**
3. Vid slutet av programmets genomförande, dock senast **två** år efter slutet av den period som anges i artikel 1, ska en slututvärdering av programmet genomföras av kommissionen.

4. Kommissionen ska överlämna slutsatserna från dessa utvärderingar tillsammans med sina egna kommentarer till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Artikel 22

Kommittéförfarande

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

Artikel 23

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 i denna förordning med avseende på följande:

- a) Ändringar av del I av bilagan, när det gäller indikatorerna och för att inrätta en ram för övervakning och utvärdering.
- c) Ändringar av del III av bilagan, när det gäller definitionen av stomnätskorridorerna för transporter och de i förväg identifierade avsnitten, samt de i förväg identifierade avsnitten i det övergripande nätet.
- d) Ändringar av del IV av bilagan, när det gäller identifiering av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
- e) Ändringar av del V av bilagan, när det gäller identifiering av projekt av gemensamt intresse som avser digital konnektivitet.

ea) Antagande av arbetsprogrammet.

(eb) Antagande av ramprogrammet.

- (ec) *Specificeringar eller ändringar av de militära kraven, upprättande eller ändringar av förteckningen över de delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militära transporter samt upprättande eller ändringar av förteckningen över prioriterade projekt för infrastruktur för dubbla användningsområden och bedömningsförfarandet rörande stödberättigande för de åtgärder med anknytning till militär mobilitet som anges i artikel 6a.*
- (ed) *Fastställande av en metod för att ta fram kvalitativa indikatorer för en korrekt bedömning av de framsteg som gjorts inom varje projekt längs TEN-T-nätet genom programmet.*

Artikel 24

Utövande av delegeringen

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

period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 25

Information, kommunikation och publicitet

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

Artikel 26

Skydd av unionens ekonomiska intressen

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

I överensstämmelse med förordning (EU) 2017/1939 får Europeiska åklagarmyndigheten utreda och lagföra bedrägeri och annan olaglig verksamhet som påverkar unionens

ekonomiska intressen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371.

KAPITEL VI

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27

Upphävande och övergångsbestämmelser

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

Artikel 28

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

DEL I - INDIKATORER

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

Sektorer	Särskilda mål	Indikatorer
Transport	Effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, driftskompatibel , hållbar, multimodal , inkluderande, säker och trygg mobilitet	Antal gränsöverskridande och felande länkar som åtgärdas genom stöd från FSE (inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser , kusthamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägs-/vägterminaler i TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet)
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till digitalisering av transporter (ERTMS, Sesar)
		Antal leveranspunkter för alternativa bränslen som inrättas eller uppgraderas med stöd från FSE
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till säkra transporter
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till tillgänglighetsanpassning av transporter för personer med funktionsnedsättning
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till att minska buller från godstransporter på järnväg
	Anpassning till dubbla mobilitetskrav (civila och försvarsrelaterade)	Antal komponenter i form av transportinfrastruktur som anpassas för att möta dubbla mobilitetskrav (civila och försvarsrelaterade)
Energi	Bidrag till sammanlänkningar och marknadsintegration	Antal FSE-åtgärder som bidrar till projekt för sammanlänkning av medlemsstaternas energinät och undanröjande av interna hinder
	Trygg energiförsörjning	Antal FSE-åtgärder som bidrar till projekt för säkerställande av tåliga gasnät
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till smartare digitaliserade nät och ökad kapacitet för energilagring
	Hållbar utveckling genom ökade möjligheter till minskade koldioxidutsläpp	Antal FSE-åtgärder som bidrar till projekt som ger möjlighet till ökat marknadsgenomslag för förnybar energi i energisystemen

		Antal FSE-åtgärder som bidrar till gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi
Digitalisering	Bidrag till utbyggnaden av infrastruktur för digital konnektivitet i hela Europeiska unionen	Nya anslutningar till nät med mycket hög kapacitet för socioekonomiska drivkrafter och trådlösa anslutningar med mycket hög kvalitet för lokalsamhällen
		Antal FSE-åtgärder som möjliggör 5G-konnektivitet längs med transportleder
		Antal FSE-åtgärder som möjliggör nya anslutningar från hushåll till nät med mycket hög kapacitet
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till digitaliseringen av energi- och transportsektorerna

DEL II: VÄGLEDANDE PROCENTSATSER FÖR TRANSPORTSEKTORN

De budgetmedel som avses i artikel 4.2 a i och ii ska fördelas **på ett sätt som säkerställer balans mellan åtgärderna i artikel 9.2 a och b.**

■ **Budgetmedel för att finansiera** åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 a **ska fördelas enligt följande:** 75 % **bör** anslås till åtgärder som rör stomnätskorridorerna, 10 % till åtgärder som rör stomnätet utanför stomnätskorridorerna och 15 % till åtgärder som rör det övergripande nätet.

DEL III: ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGAR, TRANSPORTKORRIDORER I STOMNÄTET OCH I FÖRVÄG IDENTIFIERADE AVSNITT, SAMT I FÖRVÄG IDENTIFIERADE AVSNITT I DET ÖVERGRIPANDE NÄTET

-1. Övergripande prioriteringar

Sesar, ERTMS, ITS, RIS, VTMS – smart teknisk utrustning

1. Stomnätskorridorer och i förväg identifierade avsnitt

Stomnätskorridoren ”Atlantic”	
Sträckning	Gijón–León–Valladolid
	A Coruña–Vigo–Orense–León–
	Zaragoza–Pamplona/Logroño–Bilbao
	Bordeaux–Toulouse
	Teneriffa/Gran Canaria–Huelva/Sanlúcar de Barrameda–Sevilla–Córdoba
	Algeciras–Bobadilla–Madrid
	Madeira/Sines–Ermidas/Lissabon–Madrid–Valladolid

I förväg identifiera de avsnitt	Lissabon–Aveiro–Leixões/Porto–Dourofloden/ Vigo		
	Aveiro–Valladolid–Vitoria-Gasteiz–Bergara–Bilbao/Bordeaux– La Rochelle –Tours–Paris–Le Havre/Metz–Mannheim/Strasbourg		
	Shannon Foynes–Dublin–Rosslare–Waterford–Cork–Brest–Roscoff–Cherbourg–Caen–Le Havre–Rouen–Paris		
	Dublin/Cork–Brest–Roscoff –Saint Nazaire–Nantes–Tours– Dijon		
	Gränsöverskrifande	Evora–Merida	Järnväg
		Vitoria-Gasteiz–San Sebastián–Bayonne–Bordeaux	
		Aveiro–Salamanca	
		Dourofloden (via Navegável do Douro)	Inre vattenvägar
	Felande länk	Paris (länk Orly–Versailles och Orly–Charles de Gaulle-flygplatsen)	Multimodal

Stomnätskorridoren ”Baltic–Adriatic”

Sträckning	Gdynia–Gdańsk–Katowice/Ślasków		
	Gdańsk–Warszawa–Katowice		
	Katowice–Ostrava–Brno–Wien		
	Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrava		
	Katowice–Žilina–Bratislava–Wien		
	Wien–Graz–Villach–Udine–Trieste		
	Udine–Venedig–Padova–Bologna–Ravenna–Ancona– Foggia		
	Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste		
I förväg identifiera de avsnitt	Gränsöverskrifande	Katowice–Ostrava	Järnväg
		Katowice–Žilina	
		Opole–Ostrava	
		Bratislava–Wien	
		Graz–Maribor	
		Trieste–Divaca	
		Katowice–Žilina	Väg

	Brno–Wien	
Felande länk	Gloggnitz–Mürzzuschlag:	Järnväg
	Bastunnel, Semmering	
	Graz–Klagenfurt: Järnvägslinje och tunnel, Koralm	
	Koper–Divača	

Stomnätskorridoren ”Mediterranean”

Sträckning	Algeciras–Bobadilla–Madrid–Zaragoza–Tarragona		
	Zaragoza–Teruel–Valencia/Sagunto		
	Sagunto–Valencia–Madrid		
	Sevilla–Bobadilla–Murcia		
	Cartagena–Murcia–Valencia–Tarragona/Palma de Mallorca–Barcelona		
	Tarragona–Barcelona–Perpignan–Marseille–Genua/Lyon– La Spezia –Turin–Novara–Milano–Bologna/Verona–Padova–Venedig–Ravenna/Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest		
	Toulouse–Narbonne		
	Ljubljana/Rijeka–Zagreb–Budapest–gränsen till Ukraina		
I förväg identifierade avsnitt	Gränsöverskridande	Lyon–Turin: Bastunnel och tillfartsleder	Järnväg
		Barcelona–Perpignan	
		Nice–Ventimiglia	
		Trieste–Divača	
		Ljubljana–Zagreb	
		Zagreb–Budapest	
		Budapest–Miskolc–gränsen till Ukraina	
		Lendava–Letenye	Väg
		Vásárosnamény–gränsen till Ukraina	
	Felande länk	Perpignan–Montpellier	Järnväg
		Madrid–Zaragoza–Barcelona	
		Koper–Divača	

	Rijeka–Zagreb	
	Milano–Cremona–Mantova– Ferrara – Porto Levante/Venedig–Trieste/Ravenna– Porto Garibaldi	Inre vattenvägar

Stomnätskorridoren ”North Sea–Baltic”

Sträckning	Luleå–Helsingfors–Tallinn–Riga		
	Ventspils–Riga		
	Riga–Kaunas		
	Klaipeda–Kaunas–Vilnius		
	Kaunas–Warszawa		
	Gränsen till Vitryssland–Warszawa–Łódź/Poznań–Frankfurt/Oder–Berlin– Hamburg–Kiel		
	Łódź–Katowice/Wrocław		
	Gränsen mellan Ukraina/Polen–Rzeszów –Katowice–Wrocław–Falkenberg– Magdeburg		
	Szczecin/Świnoujście–Berlin–Magdeburg–Braunschweig–Hannover		
	Hannover–Bremen–Bremerhaven/Wilhelmshaven		
	Hannover–Osnabrück–/Kleve– Nijmegen /–Hengelo–Almelo–Deventer–Utrecht		
	Utrecht–Amsterdam		
	Utrecht–Rotterdam–Antwerpen		
	Hannover–Köln–Antwerpen		
I förväg identifierade avsnitt	Gränsöve rskridand e	Tallinn–Riga–Kaunas/ Vilnius –Warszawa: Rail Baltic – ny helt driftskompatibel linje med UIC-spårvidd	Järnväg
		Antwerpen–Duisburg	Järnväg
		Świnoujście/Szczecin/ bron i Karnin – Berlin	Järnväg/inre vattenvägar
		Korridoren Via Baltica (Estland–Lettland– Litauen–Polen)	Väg
	Felande länk		Järnväg
		Warszawa/Idzikowice–Poznań/Wrocław, inbegripet anslutningar till den planerade centrala knutpunkten för transporter	
		Kielkanalen	Inre vattenvägar

		Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, kanaler i västra Tyskland	Järnväg
		Rhen, Waal	
		Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
	Uppgrade ring (dubbelspår)	Ruhrområdet–Münster–Osnabrück– Hamburg	

Stomnätskorridoren ”North Sea–Mediterranean”

Sträckning			
	Derry–Sligo–Galway–Shannon Foynes/Cork		
	Bail Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork– Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam		
	Dublin–Cork–Calais–Dunkerque–Zeebrugge–Antwerpen–Rotterdam		
	Gränsen till Förenade kungariket–Lille–Bryssel		
	London–Lille–gränsöverskridande järnvägsförbindelse Bryssel– Quiévrain–Valenciennes–Bryssel		
	Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen–Bryssel–Luxemburg		
	Luxemburg–Metz–Dijon–Macon–Lyon–Marseille		
	Luxemburg–Metz–Strasbourg–Basel		
	Antwerpen/Zeebrugge–Gent–Dunkerque/Lille–Paris		
I förväg identifiera de avsnitt	Gränsöverskridande	Bryssel–Luxemburg–Strasbourg	Järnväg
		Terneuzen–Gent	Inre vattenvägar
		Nätet Seine–Escaut och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Seine, Escaut och Meuse	
		Korridoren Rhen–Schelde	
	Felande länk	Albertkanaal/kanalen Bocholt– Herentals	Inre vattenvägar

		Dunkerque–Lille	
Stomnätskorridoren ”Orient/East-Med”			
Sträckning	Hamburg–Berlin		
	Rostock–Berlin–Dresden		
	Bremerhaven/Wilhelmshaven–Magdeburg–Dresden		
	Dresden–Ústí nad Labem–Mělník/Prag–Lysá nad Labem/Poříčany–Kolín		
	Kolín–Pardubice–Brno–Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Timișoara–Craiova–Calafat–Vidin–Sofia		
	Sofia–Plovdiv–Burgas		
	Plovdiv–gränsen till Turkiet–Alexandroupoli–Kavala–Thessaloniki–Ioannina–Kakavia/Igoumenitsa		
	Gränsen till f.d. jugoslaviska republiken Makedonien–Thessaloniki		
	Sofia–Thessaloniki–Aten–Pireus/Ikonio–Heraklion–Lemesos (Vasiliko)–Lefkosia		
	Aten–Patras/Igoumenitsa		
I förväg identifiera de avsnitt	Gränsöverskridande	Dresden–Prag	Järnväg
		Wien/Bratislava–Budapest	
		Békéscsaba–Arad	
		Calafat–Vidin–Sofia–Thessaloniki	
		Gränsen till Turkiet–Alexandroupoli	
		Gränsen till f.d. jugoslaviska republiken Makedonien–Thessaloniki	
		Ioannina–Kakavia (gränsen till Albanien)	Väg
		Craiova–Vidin	
	Felande länk	Hamburg–Dresden–Prag–Pardubice	Inre vattenvägar
		Thessaloniki–Kavala	Järnväg
		Budapest Kelenföld–Ferencváros	
		Järnvägsstationen i Szolnok	

Stomnätskorridoren ”Rhine–Alpine”			
Sträckning	Genua–Milano–Lugano–Basel		
	Genua–Novara–Brig–Bern–Basel– återuppbyggnad av den gränsöverskridande järnvägsbron mellan Freiburg (Breisgau) och Colmar–den gränsöverskridande förbindelsen mellan Rastatt och Haguenau –Karlsruhe–Mannheim–Mainz–Koblenz–Köln		
	Milano–Verona–Trento–Bolzano–Innsbruck–München, inklusive Brennerkorridoren		
	Köln–Düsseldorf–Duisburg–Nijmegen/Arnhem–Utrecht–Amsterdam		
	Nijmegen–Rotterdam–Vlissingen		
	Köln–Liège–Bryssel–Gent		
	Liège–Antwerpen–Gent–Zeebrugge		
I förväg identifiera de avsnitt	Gränsöverskridande	Zevenaar–Emmerich–Oberhausen	Järnväg
		Karlsruhe–Basel	
		Milano/Novara–gränsen till Schweiz	
		Antwerpen–Duisburg	
		Basel–Antwerpen/Rotterdam–Amsterdam	Inre vattenvägar
	Felande länk	Genua–Tortona/Novi Ligure	Järnväg

Stomnätskorridoren ”Rhine–Danube”			
Sträckning	Paris –Strasbourg–Stuttgart– Augsburg –München– Salzburg –Wels/Linz		
	Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels/Linz		
	München/Nürnberg–Prag–Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–gränsen till Ukraina		
	Wels/Linz–Wien–Bratislava–Budapest–Vukovar		
	Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Braşov/Craiova–ukarest– Focşani–Albiţa (gränsen till Moldavien) /Constanta–Sulina		
I förväg identifiera de avsnitt	Gränsöverskridande	München–Prag	Järnväg

		Nürnberg–Plzeň	
		München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	
		Strasbourg–Kehl Appenweier	
		Hranice–Žilina	
		Wien–Bratislava/Budapest	
		Bratislava–Budapest	
		Békéscsaba–Arad	
		Donau (Kehlheim–Constanța/Midia/Sulina) och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Sava och Tisza	Inre vattenvägar
		Zlín–Žilina	Väg
	Felande länk	Stuttgart–Ulm	Järnväg
		Salzburg–Linz	
		Arad–Craiova	
		Bukarest–Constanța	
		Arad–Brașov	Järnväg
		Brașov–Predeal	Järnväg
		Bukarest–Craiova	Järnväg

Stomnätskorridoren ”Scandinavian–Mediterranean”

Sträckning	Gränsen till Ryssland–Fredrikshamn/Kotka–Helsingfors–Åbo/Nådendal–Stockholm–Örebro–Malmö		
	Narvik/Uleåborg–Luleå–Umeå–Stockholm		
	Oslo–Göteborg–Malmö–Trelleborg		
	Malmö–Köpenhamn–Fredericia–Aarhus–Aalborg–Hirtshals/Frederikshavn		
	Köpenhamn–Kolding/Lübeck–Hamburg–Hannover		
	Bremerhaven–Bremen–Hannover–Nürnberg		
	Rostock–Berlin– Halle /Leipzig– Erfurt/Weimar –München		
	Nürnberg–München–Innsbruck–Verona–Bologna–Ancona/Florens		
	Livorno/La Spezia–Florens–Rom–Neapel–Bari–Taranto–Valletta		
	Neapel– Cagliari /Gioia Tauro–Palermo/Augusta–Valletta– Marsaxlokk		
I förväg	Gränsöverskr	Gränsen till Ryssland–Helsingfors	Järnväg

identifiera de avsnitt	idande		
		Köpenhamn–Hamburg: Tillfartsleder till fast förbindelse under Fehmarn bält	
		München–Wörgl–Innsbruck– Fortezza–Bolzano–Trento–Verona: Bastunnel under Brenner och dess tillfartsleder	
		Trelleborg–Malmö–Göteborg– ingen gräns (gränsöverskridande, järnväg)	
		Göteborg–Oslo	
		Helsingborg–Helsingör	
		Köpenhamn–Malmö	
		Köpenhamn–Hamburg: Fast förbindelse under Fehmarn bält	Järnväg/väg

2. I förväg identifierade avsnitt i det övergripande nätet

Element som berörs i det övergripande nätet enligt artikel 9.2 a i och gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet enligt artikel 9.2 a ii i denna förordning omfattar särskilt följande avsnitt:

Dublin–Strabane–Letterkenny	Väg
Derry–Sligo–Galway	Järnväg
Pau–Huesca	Järnväg
Lyon–gränsen till Schweiz	Järnväg
Athus–Mont-Saint-Martin	Järnväg
I	Järnväg
Mons–Valenciennes	Järnväg
Gent–Terneuzen	Järnväg
Heerlen–Aachen	Järnväg
Groningen–Bremen	Järnväg
Stuttgart–gränsen till Schweiz	Järnväg
Berlin–Rzepin/Horka–Wrocław	Järnväg
Prag–Linz	Järnväg
Villach–Ljubljana	Järnväg
Ancona–Foggia	Järnväg/väg
Pivka–Rijeka	Järnväg
Plzeň–České Budějovice–Wien	Järnväg
Wien–Győr	Järnväg
Graz– Celldömölk –Győr	Järnväg
Neumarkt–Kallham–Mühldorf	Järnväg
Amber-korridoren (Polen–Slovakien–Ungern)	Järnväg

Korridoren Via Carpathia (gränsen till Vitryssland/Ukraina–Polen–Slovakien–Ungern–Rumänien)	Väg
Budapest–Osijek–Svilaj (gränsen till Bosnien-Hercegovina)	Väg
Timișoara–Moravița	Väg
Faro–Huelva	Järnväg
Porto–Vigo	Järnväg
Bukarest–Giurgiu–Varna/Burgas	Järnväg
Svilengrad–Pithio	Järnväg
Siret–Suceava	Väg
Focșani–Albița	Väg
München–Salzburg–Laibach	Järnväg
Gallarate/Sesto Calende–Laveno/Luino	Järnväg

BILAGA – DEL IV: IDENTIFIERING AV GRÄNSÖVERSKRIDANDE PROJEKT INOM OMRÅDET FÖRNYBAR ENERGI

1. Mål för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska främja gränsöverskridande samarbete mellan medlemsstater på området för planering, utveckling och kostnadseffektivt utnyttjande av förnybara energikällor **med syftet att bidra till unionens långsiktiga mål om minskade koldioxidutsläpp.**

Allmänna kriterier

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

- Det ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater och/eller mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 6, 7, 9 och 11 i direktiv 2009/28/EG.
- Det ska ge kostnadsbesparingar inom utbyggnaden av förnybar energi och/eller fördelar avseende systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation, i jämförelse med ett **alternativt gränsöverskridande energiprojekt eller ett projekt för förnybar energi** som skulle ha genomförts på egen hand av någon av de deltagande medlemsstaterna.
- De potentiella övergripande fördelarna med samarbete är större än kostnaderna, enligt en bedömning på grundval av den kostnads-nyttoanalys som avses i punkt 3 och med tillämpning av den metod som avses i artikel [7].

Kostnads-nyttoanalys

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

- Kostnader för elproduktion.
- Kostnader för systemintegration.
- Stödkostnader.

- (d) Växthusgasutsläpp.
- (e) Försörjningstrygghet.
- (f) Luftföroreningar och andra lokala föroreningar **eller effekter på den lokala naturen och på miljön.**
- (g) Innovation.

4. Process

Projektansvariga, inbegripet medlemsstater, som potentiellt kan vara stödberättigade genom ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi inom ett samarbetsavtal **eller någon annan form av arrangemang inom området förnybar energi** mellan medlemsstater och/eller mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 9 eller 11 i **Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/...**¹⁺, och som söker uppnå status som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, ska till kommissionen lämna in en ansökan om att bli utvald som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Ansökan ska innehålla relevant information som gör det möjligt för kommissionen att utvärdera projektet gentemot de kriterier som fastställs i punkterna 2 och 3, i enlighet med de metoder som avses i artikel 7.

Kommissionen ska säkerställa att projektansvariga får möjlighet att ansöka om status som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi minst en gång per år. Kommissionen ska genomföra lämpliga samråd om förteckningen över inlämnade förslag till gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Kommissionen ska utvärdera ansökningarna gentemot de kriterier som fastställs i punkterna 2 och 3.

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

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

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

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

⁺ EUT: Vänligen för in nummer för den förordning som återfinns i dokument PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) och för in det direktivets nummer, datum, titel och EUT-hänvisning i fotnoten.

^[1] EUT ...

⁺ EUT: för in titeln och numret på samt EUT-hänvisningen till COD 2016/0382 (förnybar energi).

1. Gigabit- och 5G-konnektivitet eller annan toppmodern mobil konnektivitet för socioekonomiska drivkrafter

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

Åtgärder som bidrar till följande ska prioriteras:

- Gigabitkonnektivitet för sjukhus och vårdenheter, i enlighet med arbetet för att digitalisera hälso- och sjukvårdssystemet, och därigenom öka EU-medborgarnas välbefinnande och förändra patienternas utnyttjande av hälso- och sjukvårdstjänster¹.
- Gigabitkonnektivitet för utbildnings- och forskningscentrum, inom ramen för arbetet med att **underlätta användningen av bland annat datorsystem med hög hastighet, molnapplikationer och stordata**, överbrygga digitala klyftor och främja innovation i skolsystem, och därigenom förbättra läranderesultat, stärka rättvisa och öka effektivitet².
- **5G-konnektivitet eller trådlös bredbandskonnektivitet med mycket hög kapacitet för utbildnings- och forskningscentrum, sjukhus och vårdenheter, inom ramen för arbetet med att skapa oavbruten täckning med trådlöst 5G-bredband i alla stadsområden senast 2025.**

2. Trådlös konnektivitet i lokalsamhällen

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

- Åtgärderna genomförs av en offentlig myndighet som avses i stycket nedan och som kan planera och övervaka installationen av lokala trådlösa åtkomstpunkter på offentliga platser inomhus eller utomhus, samt under minst tre år säkerställa finansieringen av driftkostnaderna.
- Åtgärderna bygger på digitala nät med mycket hög kapacitet som ger användare möjlighet till en internetupplevelse av mycket hög kvalitet som
- är kostnadsfri och utan diskriminerande villkor, lättåtkomlig, säker och bygger på

¹ Se även COM(2018) 233 final: ”Meddelande från kommissionen om en digital omvandling av vård och omsorg på den digitala inre marknaden, om medborgarinflytande och ett hälsosammare samhälle”.

² Se även COM(2018) 22 final: ”Meddelande från kommissionen om handlingsplanen för digital utbildning”.

senaste och bästa tillgängliga utrustning, kan erbjuda användarna konnektivitet med hög hastighet, och

- stöder **lika** tillgång till innovativa digitala tjänster.
- Åtgärderna använder en gemensam visuell identitet **som finns tillgänglig på flera språk och** som ska tillhandahållas av kommissionen och länkar till relevanta verktyg online.
- Åtgärderna innefattar ett åtagande att upphandla nödvändig utrustning och/eller tillhörande installationstjänster i enlighet med gällande lagstiftning för att säkerställa att projekt inte otillbörligen snedvrider konkurrensen.

Ekonomiskt stöd ska vara tillgängligt för offentliga myndigheter enligt definitionen i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2102¹, som åtar sig att i enlighet med nationell lagstiftning tillhandahålla kostnadsfri lokal trådlös konnektivitet utan diskriminerande villkor genom installation av lokala trådlösa åtkomstpunkter.

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

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

3. Vägledande förteckning över 5G-korridorer **och gränsöverskridande förbindelser** som är stödberättigande

I enlighet med de mål om gigabitsamhället som kommissionen fastställt för att säkerställa att större landtransportleder har oavbruten 5G-täckning senast 2025² omfattar åtgärderna för att införa oavbruten täckning med 5G-system enligt artikel 9.4 c som ett första steg åtgärder som rör gränsöverskridande avsnitt för CAM³-experiment, och som ett andra steg åtgärder som rör längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala längs korridorerna, enligt vad som anges i tabellerna nedan (som utgör en vägledande förteckning). TEN-T-korridorerna används som bas för detta ändamål, men utbyggnaden av 5G är inte nödvändigtvis begränsad till dessa korridorer⁴.

Stomnätskorridoren ”Atlantic”

Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Porto–Vigo och Merida–Evora
---	-----------------------------

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

² Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle (COM(2016) 587 final).

³ Uppkopplad och automatiserad mobilitet (CAM, Connected and Automated Mobility).

⁴ Avsnitt i kursivstil finns utanför stomnätskorridorerna i TEN-T, men ingår i 5G-korridorerna.

	<i>Azorerna/Madeira–Lissabon–Paris– Amsterdam–Frankfurt</i>
	<i>Aveiro–Salamanca</i>
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Metz–Paris–Bordeaux–Bilbao–Vigo–Porto–Lissabon Bilbao–Madrid–Lissabon
Stomnätskorridoren ”Baltic–Adriatic”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	–
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Gdańsk–Warszawa–Brno–Wien–Graz–Ljubljana–Trieste
Stomnätskorridoren ”Mediterranean”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	<i>Nät med undervattenskablar: Lissabon–Marseille–Milano</i>
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Budapest–Zagreb–Ljubljana/Rijeka/Split
Stomnätskorridoren ”North Sea–Baltic”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Baltic-korridoren (ej fastställd ännu)
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Tallinn–Kaunas
Stomnätskorridoren ”North Sea–Mediterranean”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Metz–Merzig–Luxemburg Rotterdam–Antwerpen–Eindhoven
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Amsterdam–Rotterdam–Breda–Lille–Paris Bryssel–Metz–Basel Mulhouse–Lyon–Marseille
Stomnätskorridoren ”Orient/East-Med”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Sofia–Thessaloniki–Belgrad
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Berlin–Prag–Brno–Bratislava Timișoara–Sofia–gränsen till Turkiet Sofia–Thessaloniki–Aten
Stomnätskorridoren ”Rhine–Alpine”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Bologna–Innsbruck–München (Brennerkorridoren)
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Rotterdam–Oberhausen–Frankfurt (M) Basel–Milano–Genua

Stomnätskorridoren ”Rhine–Danube”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	<i>München–Salzburg</i>
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Frankfurt (M)–Passau–Wien–Budapest–Bukarest– <i>Iasi</i> /Constanta Karlsruhe–München–Salzburg–Wels Frankfurt (M)–Strasbourg
Stomnätskorridoren ”Scandinavian–Mediterranean”	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Uleåborg–Tromsö Oslo– <i>Stockholm</i> –Helsingfors
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Åbo–Helsingfors–gränsen till Ryssland Stockholm/Oslo–Malmö Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Würzburg Nürnberg–München–Verona Rosenheim–Bologna–Napoli–Catania–Palermo Neapel–Bari–Taranto

1.10.2018

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR UTRIKESFRÅGOR

till utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

(COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

Föredragande av yttrande: Fabio Massimo Castaldo

KORTFATTAD MOTIVERING

Dimensionen av militär mobilitet inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) kan bli en viktig förnyelse för Europeiska unionens säkerhet under de kommande åren. FSE:s huvudmål är att uppnå ett alltmer sammankopplat, hållbart, säkert, koldioxidsnålt och smart EU, som baseras på gränsöverskridande förbindelser, och detta kommer också att vara en central del av EU:s strategi för militär mobilitet. Därför är det nödvändigt att ta upp denna fråga på ett övergripande och framtidssäkrat sätt, för att svara på dagens behov utan att förbise framtida utmaningar omkring oss.

Säkerhetsdimensionen i utvecklingen av framtida europeiska förbindelser kan inte underskattas och omfattar flera aspekter:

– **Strategi med dubbla användningsområden:** en omfattande militär mobilitet kan endast utvecklas genom en nära samverkan med civila aktörer. Med andra ord behövs det en övergripande och integrerad strategi med dubbla användningsområden (civil-militär) för att anpassa eller uppgradera viss civil infrastruktur (t.ex. järnvägar, motorvägar, hamnar, flygplatser och intermodal utrustning) för att möta aktuella militära behov och krav. Dessa infrastrukturer kommer främst att användas för civila ändamål, men de kommer också att ha tillräcklig kapacitet för att stödja transport av militärt gods och militära resurser: detta kommer slutligen att gynna säkerheten för både infrastrukturerna och deras slutanvändare.

– **Scenario:** De nuvarande säkerhetsutmaningarna i EU är flerdimensionella och kommer från olika håll: Arktis eller de nordligaste regionerna, den östra flanken, Balkan och Medelhavsområdet. Varje axel innebär olika utmaningar, men de är alla känsliga områden, där det i framtiden kan bli nödvändigt att sätta in vissa resurser på kort varsel. Dagens fokus på några av dessa områden bör inte avleda vår uppmärksamhet från framtida utmaningar:

Utvecklingen av en effektiv militär mobilitet bör följa ett geografiskt balanserat och helhetsbaserat tillvägagångssätt, som möjliggör en snabb transport av gods och resurser längs den nord-sydliga axeln samt den väst-östliga axeln. En effektiv strategi för militär mobilitet bör även kunna bemöta dessa framtida utmaningar i samförstånd med Nato och inom ramen för det permanenta strukturerade samarbetet (Pesco) och den framtida europeiska försvarsfonden.

– **Militär mobilitet som en drivkraft:** Investeringarna i infrastruktur som möjliggör transport av militärt gods eller militära resurser bör inte bara ses som ett verktyg för maktprojektion. En smidigare och snabbare transport av militära resurser inom hela det europeiska området kan också bidra till att underlätta gemensamma övningar mellan väpnade styrkor, utbildning, underhåll och snabba insatser vid civila nödsituationer. Andra förutsättningar för militär mobilitet, t.ex. frågor som rör mervärdesskatt, tull, tillstånd till förflyttning över gränserna, säkerhetsgodkännande och diplomatiskt godkännande bör också ingå i debatten, även om de inte omfattas av FSE.

– **Effekterna av militär mobilitet och dess hållbarhet:** För att till fullo utnyttja den potential som finns i militär mobilitet och bidra till de viktigaste målen för FSE är det avgörande att utvecklingen av de militära mobilitetsprojekten är hållbar och fullt förenlig med de mest avancerade miljöstandarderna. På grund av infrastrukturprojektens inverkan på de lokala samhällena är det viktigt att främja delaktighetsbaserade processer för att involvera lokalbefolkningen och det civila samhället och förse dem med omfattande och tydlig information om utvecklingen av infrastruktur med dubbla användningsområden.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för utrikesfrågor uppmanar utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla **och** stimulera skapandet av arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att

Ändringsförslag

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla, stimulera skapandet av arbetstillfällen **och sträva efter att fullfölja unionens delade intressen och prioriteringar när det gäller främjandet av fred samt säkerhet och försvar för sina medborgare och sitt territorium** behöver unionen en modern, **multimodal**, högeffektiv, **motståndskraftig, hållbar och**

förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

säkrare infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. **På grund av den rådande instabila geopolitiska situationen och de många hoten mot unionens säkerhet bör dessa förbindelser dessutom förbättra rörligheten för militära styrkor och resurser inom och utanför unionen, för att göra det möjligt för medlemsstaterna och Natoallierade att reagera på ett heltäckande, effektivt och snabbt sätt vid interna och externa krissituationer.** De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser **för civila och försvarsmässiga ändamål**, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad programmet) är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. Programmet bör möjliggöra maximala synergier mellan **transport-, energi- och digitaliseringssektorerna** och därmed effektivisera unionens åtgärder och optimera kostnaderna för genomförandet.

Ändringsförslag

(2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad programmet) är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. Programmet bör möjliggöra maximala synergier mellan **transportsektorn (inbegripet infrastruktur med dubbla användningsområden och militär mobilitet), energisektorn och digitaliseringssektorn** och därmed effektivisera unionens åtgärder och

optimera kostnaderna för genomförandet.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan **transport-, energi- och digitaliseringssektorerna**. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller alternativa bränslen. Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.

Ändringsförslag

(6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan **transportsektorn (civilt och försvarsrelaterat), energisektorn och digitaliseringssektorn**. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller alternativa bränslen. **Diversifiering av energikällor, tillförselvägar och utveckling av relaterad strategisk infrastruktur samt sammanlänkningar kommer att bidra till att minska unionens externa energiberoende**. Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁴ (nedan kallade TEN-T-riktlinjerna) kartläggs infrastrukturen för TEN-T,

Ändringsförslag

(7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁴ (nedan kallade TEN-T-riktlinjerna) kartläggs infrastrukturen för TEN-T,

specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348 20.12.2013, s. 1).

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de gränsöverskridande och felande länkarna och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 9

specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs. ***I denna process bör även kraven avseende militär rörlighet beaktas, med vederbörligt samråd med Nato.***

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348 20.12.2013, s. 1).

Ändringsförslag

(8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de gränsöverskridande och felande länkarna och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet ***och att de möjliggör dubbla användningsområden för infrastrukturen genom att integrera behoven av militär mobilitet i TEN-T-näten.***

Kommissionens förslag

(9) För att återspegla växande transportflöden **och** **nätets utveckling** bör sträckningen för stomnätskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar bör vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stomnätskorridorerna inte öka med mer än 15 procent.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.

⁵ Meddelande från kommissionen: ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

Ändringsförslag

(9) För att återspegla växande transportflöden, **nätets utveckling** och **den förändrade säkerhetsmiljön** bör sträckningen **och den geografiska balansen** för stomnätskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar bör vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stomnätskorridorerna inte öka med mer än 15 procent.

Ändringsförslag

(10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, **driftskompatibel**, hållbar, **multimodal**, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. **Den bör även ta hänsyn till faktorer avseende militär mobilitet.** Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.

⁵ Meddelande från kommissionen: ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning

Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) För att främja driftskompatibiliteten i det gemensamma europeiska järnvägsområdet och utvecklingen av det gemensamma europeiska luftrummet samtidigt som man garanterar införandet av standarder för dubbla användningsområden, bör de horisontella prioriteringarna enligt definitionen i del III i bilagan till denna förordning och ibruktagandet av ERTMS och Sesar genomföras i syfte att slutföra ibruktagandet i stomnätskorridorerna i TEN-T. Tillräcklig finansiering bör göras tillgängligt för dessa projekt genom ett bidrag från det program som avses i denna förordning. Finansieringen bör göras tillgänglig för infrastruktur och ombordutrustning.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Skäl 14

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14) I linje med det gemensamma meddelandet om förbättrad militär mobilitet i Europeiska unionen från november 2017⁹ understryks i den handlingsplan för militär rörlighet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik¹⁰ att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergierna mellan försvarsbehoven och TEN-T. I handlingsplanen anges att rådet ska uppmanas att senast i mitten av 2018

(14) I linje med det gemensamma meddelandet om förbättrad militär mobilitet i Europeiska unionen från november 2017⁹ understryks i den handlingsplan för militär rörlighet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik¹⁰ att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergierna mellan försvarsbehoven och TEN-T. **I synnerhet projekt för militär mobilitet som finansieras genom denna förordning bör**

överväga och validera de militära kraven avseende transportinfrastrukturen, och **att kommissionen** senast 2019 **ska** fastställa vilka delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för **militära** transporter, inklusive nödvändiga uppgraderingar av befintlig infrastruktur. Unionsfinansiering för att genomföra projekt för dubbla användningsområden bör inrättas genom programmet, på grundval av specifika arbetsprogram som anger de tillämpliga kraven enligt vad som definieras i handlingsplanen.

syfta till att göra det möjligt för medlemsstaterna att utföra de uppgifter som avses i artikel 43 i EU-fördraget, med avseende på unionens gemensamma säkerhets- och försvarspolitik (GSFP), underlätta unionens nuvarande och framtida insatser och uppdrag, stödja de uppdrag som beskrivs i de vägledande scenarierna, samt genomförandet av de ömsesidiga bistånds- och solidaritetsklausulerna. Projekt för militär mobilitet bör syfta till att öka unionens försvar och avskräckning, och därmed öka säkerheten och tryggheten för unionens medborgare samt tillhandahålla en snabb reaktion på krissituationer. Unionen bör sträva efter att underlätta och förbättra militär mobilitet genom konkreta åtgärder inom ett antal områden, i full överensstämmelse med relevanta aktörer, såsom Nato, och i samordning med insatser inom ramen för det permanenta strukturerade samarbetet och Europeiska försvarsfonden. I handlingsplanen anges att rådet ska uppmanas att senast i mitten av 2018 överväga och validera de militära kraven som återspeglar unionens och medlemsstaternas behov avseende transportinfrastrukturen, som även omfattar förvaltning av militär mobilitet på land, i luften och till havs. Senast 2019 kommer kommissionens avdelningar, i nära samarbete med Nato, att fastställa vilka delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för transporter med dubbla användningsområden (civilt och försvarsrelaterat), inklusive nödvändiga uppgraderingar av befintlig infrastruktur, och överbrygga klyftan till befintliga, men ännu inte genomförda infrastrukturprojekt. Unionsfinansiering för att genomföra projekt för dubbla användningsområden bör inrättas genom programmet, på grundval av specifika arbetsprogram som anger de tillämpliga kraven enligt vad som definieras i handlingsplanen. För att underlätta

utvecklandet av projekt för militär mobilitet bör man harmonisera gränsöverskridande normer och bestämmelser, tullnormer och tullbestämmelser samt förvaltnings- och lagstiftningsförfaranden.

⁹ JOIN(2017) 41.

¹⁰ JOIN(2018) 5.

⁹ JOIN(2017) 41.

¹⁰ JOIN(2018) 5.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 21

Kommissionens förslag

(21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer **som** transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier och ge en grund för diversifiering av ekonomisk verksamhet. Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014¹⁴.

Ändringsförslag

(21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer **såsom** transport, energi, hälso- och sjukvård, **säkerhet, försvar** och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga, överkomliga och **motståndskraftiga** nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier och ge en grund för diversifiering av ekonomisk verksamhet. Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. **Detta kan uppnås endast genom att beakta att nyckelaspekterna av det digitala området, såsom integritet och it-säkerhet, utgör en drivkraft på det digitala området.** Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som

behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014¹⁴.

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

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

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 33

Kommissionens förslag

(33) För att gynna en integrerad utveckling av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens forsknings- och innovationsprogram och de innovativa lösningar som sprids med stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa. I detta syfte kommer synergier med Horisont Europa att säkerställa att a) behov av forskning och innovation inom transport, energi och digitaliseringssektorn i **EU** identifieras och fastställs inom Horisont Europas strategiska planeringsprocess, b) Fonden för ett sammanlänkat Europa stöder införande och utbyggnad i stor skala av innovativa typer av teknik och lösningar inom områdena transport-, energi- och digital infrastruktur, särskilt när de är ett resultat av Horisont Europa, c) utbytet av information och data mellan Horisont Europa och Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att underlättas, t.ex. genom att teknik från Horisont Europa med en hög grad av marknadsmognad lyfts fram och kan vidareutvecklas genom Fonden för

Ändringsförslag

(33) För att gynna en integrerad utveckling av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens forsknings- och innovationsprogram och de innovativa lösningar som sprids med stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa. I detta syfte kommer synergier med Horisont Europa att säkerställa att a) behov av forskning och innovation inom transport, energi och digitaliseringssektorn i **unionen** identifieras och fastställs inom Horisont Europas strategiska planeringsprocess, b) Fonden för ett sammanlänkat Europa stöder införande och utbyggnad i stor skala av innovativa typer av teknik och lösningar inom områdena transport-, energi- och digital infrastruktur, särskilt när de är ett resultat av Horisont Europa, c) utbytet av information och data mellan Horisont Europa och Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att underlättas, t.ex. genom att teknik från Horisont Europa med en hög grad av marknadsmognad lyfts fram och kan vidareutvecklas genom Fonden för

ett sammanlänkat Europa.

ett sammanlänkat Europa, **och d) att det i utvecklingen av infrastruktur med dubbla användningsområden tas hänsyn till de framtida behoven för militär mobilitet.**

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 42

Kommissionens förslag

(42) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, inbegripet stöd inför anslutningen som följer efter de åtaganden som gjorts mot bakgrund av meddelandet ”Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat **EU-engagemang** för västra Balkan”²³,

²³ COM(2018) 65.

Ändringsförslag

(42) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, inbegripet stöd inför anslutningen som följer efter de åtaganden som gjorts mot bakgrund av meddelandet ”Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat **engagemang** för västra Balkan”²³, **och med alla andra utrikespolitiska instrument och Europeiska försvarsfonden.**

²³ COM(2018) 65.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom **transport**-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier mellan sektorer.

Ändringsförslag

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom **transportområdet, inbegripet utvecklingen av infrastruktur med dubbla användningsområden**, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier mellan sektorer.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning

Artikel 3 – punkt 2 – led a – led i

Kommissionens förslag

- i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet.

Ändringsförslag

- i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, **driftskompatibel, multimodal**, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning

Artikel 3 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

- ii) Att anpassa TEN-T-näten till behov avseende militär mobilitet.

Ändringsförslag

- ii) Att anpassa TEN-T-näten till behov avseende **dubbla användningsområden (civilt och försvarsrelaterat), särskilt för att göra det möjligt för medlemsstaterna att utföra alla uppgifter som avses i artikel 43 i EU-fördraget som gäller den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik (GSFP), underlätta unionens nuvarande och framtida insatser och uppdrag, stödja de uppdrag som beskrivs i de illustrativa scenarierna och genomförandet av klausulerna om ömsesidigt bistånd och solidaritet. Dessutom bör det hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina nationella och multinationella krav avseende insatser, uppdrag, övningar och rutinverksamhet i hela unionen och i dess grannskap, i samarbete med Nato, i syfte att möjliggöra snabba och omfattande svarsåtgärder. Utvecklingen av projekt för militär mobilitet ska uppfylla miljöstandarderna och målen för hållbar utveckling.**

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska **30** % av dessa belopp göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller **70** % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1 – led d – inledningen

Kommissionens förslag

(d) Andra tredjeländer i enlighet med villkor i respektive särskilt avtal som täcker ett lands deltagande i unionens program, förutsatt att avtalet

Ändringsförslag

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska **50** % av dessa belopp göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller **50** % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

Ändringsförslag

(d) Andra tredjeländer, **däribland strategiska militära partner**, i enlighet med villkor i respektive särskilt avtal som täcker ett lands deltagande i unionens program, förutsatt att avtalet

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Artikel 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 6a

Integrering av behov avseende militär mobilitet i TEN-T-näten

***Förslag som enbart inbegriper åtgärder
med anknytning till militär mobilitet ska
vara stödberättigande om de bidrar till
befintlig civil infrastruktur och
överbryggande av klyftan till pågående,
men ännu inte genomförda,
infrastrukturprojekt.***

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.

Ändringsförslag

2. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse, ***inklusive militärt intresse***, inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2 – led a – led i

Kommissionens förslag

i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som

Ändringsförslag

i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar, ***flygplatser, multimodala logistikplattformar*** och

definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.

järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

ii) Åtgärder för genomförande av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt de avsnitt som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen.

Ändringsförslag

ii) Åtgärder för genomförande av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt de avsnitt som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen, ***bland annat ERTMS- och Sesar-projekten.***

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led iia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iia) Åtgärder till stöd för harmonisering av gränsöverskridande bestämmelser och tullbestämmelser samt förvaltnings- och lagstiftningsförfaranden i syfte att utveckla ett unionsregelverk för militär mobilitet.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led iii

Kommissionens förslag

iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i de yttersta randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

Ändringsförslag

iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i de yttersta randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar, **flygplatser, multimodala logistikplattformar** och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led iiia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iiia) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet, om det är nödvändigt för att komplettera de åtgärder som anges i artikel 9.2 c, i syfte att uppnå de mål som avses i artikel 3.2 a ii.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led b – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) Åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet:

(b) Åtgärder som rör smart, **driftskompatibel, multimodal**, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet:

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led b – led via (nytt)

via) **Åtgärder till stöd för projektens livscykel och därmed en övervakning av tillståndet för och underhållet av transportinfrastrukturen.**

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för transportinfrastruktur i TEN-T-nätet för att **integrera** krav **på militär mobilitet** i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.

Ändringsförslag

(c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för **ny och befintlig** transportinfrastruktur i TEN-T-nätet för att **anpassa den till** krav **avseende mobilitet med dubbla användningsområden (civilt och försvarsrelaterat)** i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen. **Senast den 31 december 2019 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 i denna förordning för att ytterligare specificera de militära kraven, förteckningen över prioriterade projekt samt bedömningsförfarandet för stödberättigande avseende åtgärder med anknytning till militär rörlighet, samtidig som en balanserad geografisk fördelning över hela unionen, särskilt den nord-sydliga och den väst-östliga axeln säkerställs.**

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) Rättsliga enheter som skapats enligt

Ändringsförslag

(c) Rättsliga **gemensamma** enheter

unionslagstiftning och internationella organisationer om detta föreskrivs i arbetsprogrammen.

som skapats enligt unionslagstiftning (**dvs. gemensamma företag på unionsnivå**) och internationella organisationer om detta föreskrivs i arbetsprogrammen.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad).

Ändringsförslag

(a) Ekonomiska, sociala, **säkerhets- och försvarsrelaterade samt** miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad).

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) Projektens livscykel, och därmed en övervakning av tillståndet för och underhållet av transportinfrastrukturen.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, driftskompatibilitet och åtkomst.

Ändringsförslag

(b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, driftskompatibilitet, **dubbla användningsområden** och åtkomst.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst **50 %** för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder i de yttersta randområdena.

Ändringsförslag

(a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst **65 %** för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder i de yttersta randområdena. ***Samfinansieringssatserna för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii kan ökas till högst 65 % för medlemsstater som gynnas av överföringen från Sammanhållningsfonden.***

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.

Ändringsförslag

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1. ***I ett sådant fall ska kommissionen utan dröjsmål göra de utnyttjade medlen tillgängliga för andra projekt.***

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Bilaga – del I – Transport – Anpassning till krav på militär mobilitet

Kommissionens förslag

Transport	Anpassning till krav på	Antal komponenter i form av transportinfrastruktur som anpassas för att
-----------	-------------------------	---

militär mobilitet

möta krav på militär mobilitet

Ändringsförslag

Transport

Anpassning till krav på
militär mobilitet

Antal **och typ av komponenter** i form av
transportinfrastruktur som anpassas för att
möta krav på militär mobilitet

**Antal åtgärder med dubbla
användningsområden som får FSE-stöd.**

**Antal gränsöverskridande åtgärder med
dubbla användningsområden som får
FSE-stöd.**

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning

Bilaga I – del II – stycke 1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning

Bilaga I – del VI (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

DEL VI – HORISONTELLA PRIORITERINGAR

- **Det gemensamma europeiska
luftrummet – Sesar-systemet**

- **System för telematiktillämpningar
för järnvägar – ERTMS**

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa
Referensnummer	COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD)
Ansvariga utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE TRAN 14.6.2018 14.6.2018
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	AFET 14.6.2018
Föredragande av yttrande Utnämning	Fabio Massimo Castaldo 11.7.2018
Artikel 55 – Gemensamt utskottsförfarande Tillkännagivande i kammaren	5.7.2018
Behandling i utskott	6.9.2018
Antagande	27.9.2018
Slutomröstning: resultat	+: 41 –: 6 0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Michèle Alliot-Marie, Francisco Assis, Petras Auštrevičius, Goffredo Maria Bettini, Victor Boştinaru, Elmar Brok, Fabio Massimo Castaldo, Lorenzo Cesa, Aymeric Chauprade, Andi Cristea, Arnaud Danjean, Georgios Epitideios, Eugen Freund, Michael Gahler, Iveta Grigule-Pēterse, Sandra Kalniete, Manolis Kefalogiannis, Tunne Kelam, Andrey Kovatchev, Eduard Kukan, Ilhan Kyuchyuk, Ryszard Antoni Legutko, Barbara Lochbihler, Andrejs Mamikins, David McAllister, Tamás Meszerics, Francisco José Millán Mon, Javier Nart, Pier Antonio Panzeri, Tonino Picula, Kati Piri, Julia Pitera, Cristian Dan Preda, Jozo Radoš, Alyn Smith, Jordi Solé, Dobromir Sośnierz, László Tőkés, Ivo Vajgl, Geoffrey Van Orden, Boris Zala, Dubravka Šuica
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Asim Ademov, Miroslav Poche, Janusz Zemke, Željana Zovko
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Damiano Zoffoli

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

41	+
ALDE	Petras Auštrevičius, Iveta Grigule-Pēterse, Ilhan Kyuchyuk, Javier Nart, Jozo Radoš, Ivo Vajgl
EFDD	Fabio Massimo Castaldo, Aymeric Chauprade
PPE	Asim Ademov, Michèle Alliot-Marie, Elmar Brok, Lorenzo Cesa, Arnaud Danjean, Michael Gahler, Sandra Kalniete, Manolis Kefalogiannis, Tunne Kelam, Andrey Kovatchev, Eduard Kukan, David McAllister, Francisco José Millán Mon, Julia Pitera, Cristian Dan Preda, Dubravka Šuica, László Tőkés, Željana Zovko
S&D	Lucy Anderson, Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Goffredo Maria Bettini, Victor Boştinaru, Andi Cristea, Eugen Freund, Andrejs Mamikins, Pier Antonio Panzeri, Tonino Picula, Kati Piri, Miroslav Poche, Boris Zala, Janusz Zemke, Damiano Zoffoli

6	-
NI	Georgios Epitideios, Dobromir Sośnierz
VERTS/ALE	Barbara Lochbihler, Tamás Meszerics, Alyn Smith, Jordi Solé

2	0
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Geoffrey Van Orden

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

11.10.2018

YTTRANDE FRÅN BUDGETUTSKOTTET

till utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

(COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

Föredragande av yttrande: Inese Vaidere

KORTFATTAD MOTIVERING

Ett europeiskt mervärde kan endast uppnås för transportinfrastrukturprojekt om EU har kapacitet att i sin nästa fleråriga budgetram inkludera bestämmelser och finansiering som motsvarar dess ambitioner. Kritisk transportinfrastruktur bör anses vara av strategiskt intresse för Europeiska unionen. Transportinfrastrukturen utgör stommen i den inre marknaden, grunden för tillväxt och skapandet av sysselsättning, och den är en förutsättning för att säkerställa de fyra grundläggande friheterna för personer, kapital, varor och tjänster. Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) ser till att investeringar når projekt med gränsöverskridande inverkan samt Europaomfattande system och tjänster. För sådana projekt är fortsatt ekonomiskt stöd efter 2020 mycket viktigt, inklusive det planerade fullbordandet av det transeuropeiska transportnätets stomnät senast 2030.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Budgetutskottet uppmanar utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism att som ansvariga utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med

Ändringsförslag

(4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med

unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att **25 %** av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

³ COM(2018) 321, s. 13.

unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att **30 %** av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, **snabbt** kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

³ COM(2018) 321, s. 13.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning

Artikel 3 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

- ii) Att anpassa TEN-T-näten till behov avseende militär mobilitet.

Ändringsförslag

- ii) Att anpassa TEN-T-näten till behov avseende militär mobilitet **genom att fylla**

de luckor i infrastrukturen som saknas, bland annat genom uppgradering av befintlig infrastruktur eller anläggning av ny transportinfrastruktur för dubbla användningsområden (civilt och militärt).

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för att anpassa transportinfrastruktur i TEN-T-nätet till krav på militär mobilitet i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.

Ändringsförslag

(c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för att anpassa **ny och befintlig** transportinfrastruktur i TEN-T-nätet till krav på militär mobilitet i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.

Ändringsförslag

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1. **I sådant fall ska kommissionen utan dröjsmål ställa de outnyttjade medlen till förfogande för andra projekt.**

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Finansieringsramen för genomförandet av programmet för

Ändringsförslag

1. Finansieringsramen för genomförandet av programmet för

perioden 2021–2027 ska vara
42 265 493 000 euro i löpande priser.

perioden 2021–2027 ska vara
37 487 281 000 euro i 2018 års priser
(42 265 493 000 euro i löpande priser).

Motivering

Det föreslås att finansieringsramen ändras i enlighet med Europaparlamentets resolutioner av den 14 mars och 30 maj 2018 om nästa fleråriga budgetram, på grundval av en preliminär teknisk uppdelning per program som skulle kunna justeras ytterligare med beaktande av parlamentets övergripande ståndpunkt enligt dessa resolutioner och den övergripande BNI-nivån på 1,3 % för EU-27. Siffran kan komma att ses över i ett senare skede i linje med Europaparlamentets uppmaning att avsevärt öka investeringarna genom Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) **Upp till** 30 615 493 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka

Ändringsförslag

(a) **27 150 760 000 euro i 2018 års priser** (30 615 493 000 euro **i löpande priser**) för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led a – led i

Kommissionens förslag

i) 12 830 000 000 euro från klustret för europeiska strategiska investeringar,

Ändringsförslag

i) **11 383 618 000 euro i 2018 års priser** (12 830 000 000 euro **i löpande priser**) från klustret för europeiska strategiska investeringar,

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

ii) 11 285 493 000 euro överförda från

Ändringsförslag

ii) **10 000 000 000 euro i 2018 års**

Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden,

priser (11 285 493 000 euro **i löpande priser**) överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden,

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – led a – led iii

Kommissionens förslag

iii) 6 500 000 000 euro från klustret för försvar, för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii.

Ändringsförslag

iii) **5 767 142 000 euro i 2018 års priser** (6 500 000 000 euro **i löpande priser**) från klustret för försvar, för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) **Upp till** 8 650 000 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka upp till 10 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

Ändringsförslag

(b) **7 674 808 000 euro i 2018 års priser** (8 650 000 000 euro **i löpande priser**) för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka upp till 10 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) **Upp till** 3 000 000 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c.

Ändringsförslag

(c) **2 661 713 000 euro i 2018 års priser** (3 000 000 000 euro **i löpande priser**) för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c.

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa
Referensnummer	COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD)
Ansvarigt/Ansvariga utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE TRAN 14.6.2018 14.6.2018
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	BUDG 14.6.2018
Föredragande av yttrande Utnämning	Inese Vaidere 28.6.2018
Artikel 55 – Gemensamt utskottsförfarande Tillkännagivande i kammaren	5.7.2018
Behandling i utskott	13.9.2018
Antagande	9.10.2018
Slutomröstning: resultat	+: 30 –: 3 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Nedzhmi Ali, Jean Arthuis, Richard Ashworth, Reimer Böge, Lefteris Christoforou, Gérard Deprez, José Manuel Fernandes, Eider Gardiazabal Rubial, Jens Geier, Ingeborg Gräßle, Iris Hoffmann, Monika Hohlmeier, John Howarth, Zbigniew Kuźmiuk, Bernd Kölmel, Vladimír Maňka, Siegfried Mureşan, Jan Olbrycht, Younous Omarjee, Răzvan Popa, Paul Rübig, Petri Sarvamaa, Jordi Solé, Eleftherios Synadinos, Isabelle Thomas, Inese Vaidere, Monika Vana, Daniele Viotti, Tiemo Wölken, Manuel dos Santos
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Andrey Novakov
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Eleonora Evi, Auke Zijlstra

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

30	+
ALDE	Nedzhmi Ali, Jean Arthuis, Gérard Deprez
ECR	Bernd Kölmel, Zbigniew Kuźmiuk
PPE	Richard Ashworth, Reimer Böge, Lefteris Christoforou, José Manuel Fernandes, Ingeborg Gräßle, Monika Hohlmeier, Siegfried Mureşan, Andrey Novakov, Jan Olbrycht, Paul Rübig, Petri Sarvamaa, Patricija Šulin, Inese Vaidere
S&D	Eider Gardiazabal Rubial, Jens Geier, Iris Hoffmann, John Howarth, Vladimír Maňka, Răzvan Popa, Manuel dos Santos, Isabelle Thomas, Daniele Viotti, Tiemo Wölken
VERTS/ALE	Jordi Solé, Monika Vana

3	-
ENF	Auke Zijlstra
GUE/NGL	Younous Omarjee
NI	Eleftherios Synadinos

1	0
EFDD	Eleonora Evi

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

17.9.2018

STÅNDPUNKT I FORM AV ÄNDRINGSFÖRSLAG FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET

till utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014
(COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

Föredragande av yttrande: Adina-Ioana Vălean

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Budgetutskottet uppmanar utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism att som ansvariga utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell

Ändringsförslag

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla, **uppnå unionens klimat- och energimål för 2030 och därefter**, och stimulera skapandet av arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja

sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Programmet bör syfta till att stödja projekt som är hållbara ur klimatförändrings-, miljö- och samhällsperspektiv och, om så är lämpligt, åtgärder för bekämpning och anpassning avseende klimatförändringar. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt **de föreslagna** klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.

Ändringsförslag

(3) Programmet bör syfta till att stödja projekt som är hållbara ur klimatförändrings-, miljö- och samhällsperspektiv och, om så är lämpligt, åtgärder för bekämpning och anpassning avseende klimatförändringar. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att **25 %** av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra **60 %** av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, **alternativa bränslen, rena** stadstransporter, överföring och lagring av

Ändringsförslag

(4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att **minst 30 %** av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra **100 %** av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, **utsläppsfri mobilitet, koldioxidsnåla** stadstransporter, överföring och lagring av

elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) **100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan.** Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

³ COM(2018) 321, s. 13.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller **alternativa bränslen**. Programmet bör dessutom, inom varje

elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport, **energieffektivitet** och förnybar energi, ii) **40 % för hållbara farbara inre vattenvägar och multimodala transporter. I syfte att bemöta Europeiska revisionsrättens rekommendationer bör mekanismer för klimatintegrering och klimatsäkring skilja mellan begränsning och anpassning och genomföras på förhand i alla program- och planeringsprocesser snarare än helt enkelt rapporteras i efterhand.** Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

³ COM(2018) 321, s. 13.

Ändringsförslag

(6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller **utsläppsfria transporttekniker och -infrastrukturer**.

sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.

Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, **hållbar**, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.

⁵ ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

Ändringsförslag

(10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, **utsläppsfri**, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.

⁵ ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att

Ändringsförslag

(11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att

TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt användning av **alternativa** bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁶ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för **alternativa bränslen** i unionen, i syfte att minimera **oljeberoendet** och begränsa transporternas miljöpåverkan, och krav på medlemsstater att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag⁷ från november 2017 anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja **utsläppssnål** mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1). Meddelande från kommissionen:

⁷ ”Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare” (COM(2017) 675).

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) För att förbättra fullbordandet av transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar bör ett anslag från Sammanhållningsfonden överföras till

TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt användning av **alternativ till alla fossila** bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁶ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av **lämplig** infrastruktur för **utveckling av utsläppsfri mobilitet** i unionen, i syfte att minimera **beroendet av olja och andra fossila bränslen** och begränsa transporternas miljöpåverkan, och krav på medlemsstater att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag⁷ från november 2017 anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja **utsläppsfri** mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1). Meddelande från kommissionen:

⁷ ”Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare” (COM(2017) 675).

Ändringsförslag

(13) För att förbättra fullbordandet av transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar bör ett anslag från Sammanhållningsfonden överföras till

programmet, för finansiering av **transportprojekt** i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden, upp till en gräns på 70 % av det anslag som överförs. Återstående 30 % ska tilldelas konkurrerande projekt som finns i medlemsstaterna och som är berättigande till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013¹² identifieras de prioriteringar för transeuropeisk energiinфраstruktur som behöver genomföras för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås, identifieras projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar och fastställs åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigade till ekonomiskt stöd från unionen.

programmet, för finansiering av **projekt för utsläppsfri mobilitet** i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden, upp till en gräns på 70 % av det anslag som överförs. Återstående 30 % ska tilldelas konkurrerande projekt som finns i medlemsstaterna och som är berättigande till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

Ändringsförslag

(17) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013¹² identifieras de prioriteringar för transeuropeisk energiinфраstruktur som behöver genomföras för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås, identifieras projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar och fastställs åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigade till ekonomiskt stöd från unionen. **Listan över projekt av gemensamt intresse och urvalskriterier bör revideras för att fullt ut**

ta hänsyn till målen i Parisavtalet samt unionens klimat- och energimål för 2030 och därefter.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå **ett ambitiöst mål för** förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.

Ändringsförslag

(19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå **åtminstone 32 %** förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör övergång till **koldioxidsnåla** energi- och mobilitetssystem och förbättrar försörjningstryggheten är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen

Ändringsförslag

(20) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör övergång till **koldioxidfria** energi- och mobilitetssystem och förbättrar försörjningstryggheten är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen

underströk särskilt i ”Meddelande om att stärka Europas energinät” av den 23 november 2017¹³ att elektriciteten, där förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030, i allt högre grad kommer att driva på minskade koldioxidutsläpp i sektorer där fossila bränslen tidigare dominerat, t.ex. transport, industri och uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energiinfrastruktur i enlighet med detta allt mer inriktas mot projekt som rör sammanlänknings av elnät, lagring av el och smarta nät. För att ge stöd till unionens mål för minskade koldioxidutsläpp bör teknik och projekt som bidrar till övergången till en **koldioxidsnål** ekonomi vederbörligen beaktas och prioriteras. Kommissionen kommer att inom ramen för programmet försöka öka antalet projekt som rör gränsöverskridande smarta nät, innovativ lagring samt koldioxidtransport.

¹³ COM(2017) 718.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 32a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 35

underströk särskilt i ”Meddelande om att stärka Europas energinät” av den 23 november 2017¹³ att elektriciteten, där förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030, i allt högre grad kommer att driva på minskade koldioxidutsläpp i sektorer där fossila bränslen tidigare dominerat, t.ex. transport, industri och uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energiinfrastruktur i enlighet med detta allt mer inriktas mot projekt som rör sammanlänknings av elnät, lagring av el och smarta nät. För att ge stöd till unionens mål för minskade koldioxidutsläpp bör teknik och projekt som bidrar till övergången till en **koldioxidfri** ekonomi vederbörligen beaktas och prioriteras. Kommissionen kommer att inom ramen för programmet försöka öka antalet projekt som rör gränsöverskridande smarta nät, innovativ lagring samt koldioxidtransport.

¹³ COM(2017) 718.

Ändringsförslag

(32a) Största möjliga öppenhet, ansvarsskyldighet och demokratisk kontroll av innovativa finansieringsinstrument och mekanismer som involverar unionens budget, särskilt vad gäller deras bidrag, både de förväntade och uppnådda, till att nå unionens mål, bör säkerställas.

Kommissionens förslag

(35) På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen för att identifiera nationella reformprioriteringar och övervaka genomförandet av dem. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga nationella reformprogrammen i syfte att ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering och/eller unionsfinansiering. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU och Fonden för ett sammanlänkat Europa, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå, **om så är relevant**.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Artikel 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) alternativa bränslen: alternativa bränslen enligt vad som definieras i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 2 – led n

Ändringsförslag

(35) På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen för att identifiera nationella reformprioriteringar och övervaka genomförandet av dem. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga nationella reformprogrammen i syfte att ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering och/eller unionsfinansiering **och undvika eventuella motsägelser mot unionens prioriteringar, inbegripet unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet**. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU och Fonden för ett sammanlänkat Europa, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå.

Ändringsförslag

utgår

Kommissionens förslag

(n) studier: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartlägningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats **och** förberedelse av finansieringsarrangemang.

Ändringsförslag

(n) studier: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartlägningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats, förberedelse av finansieringsarrangemang **samt miljökonsekvensbedömningar och strategiska miljöbedömningar.**

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier mellan sektorer.

Ändringsförslag

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier mellan sektorer.
Programmet stöder i synnerhet infrastrukturprojekt som bidrar till att minimera externa kostnader på områdena säkerhet, miljö och klimat.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 2 – led a – led i

Kommissionens förslag

i) Att bidra till utvecklingen av

Ändringsförslag

i) Att bidra till utvecklingen av

projekt av gemensamt intresse som rör effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, **hållbar**, inkluderande, säker och trygg mobilitet.

projekt av gemensamt intresse som rör **hållbara**, effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, **utsläppsfri**, inkluderande, säker och trygg mobilitet.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen och säkerställa **försörjningstrygghet**, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.

Ändringsförslag

(b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden, **investering i energieffektivitet, förnybar energi** och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen och säkerställa **energiberoende**, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. De belopp som avses i punkt 1 får användas för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser.

Ändringsförslag

4. De belopp som avses i punkt 1 får användas för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser, **inbegripet miljökonsekvensbedömningar och strategiska miljöbedömningar**.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska 30 % av dessa belopp göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller 70 % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska 30 % av dessa belopp göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera **hållbara** transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller 70 % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett **hållbart** transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera **hållbara** transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

4a. Största möjliga vikt ska läggas vid öppenhet, ansvarsskyldighet och demokratisk kontroll av innovativa finansieringsinstrument och mekanismer som involverar unionens budget, särskilt vad gäller deras bidrag, både de förväntade och uppnådda, till att nå målen i den här förordningen.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som avses i artikel 3 är berättigande till finansiering. Dessa åtgärder omfattar särskilt studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna.

Ändringsförslag

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som avses i artikel 3 är berättigande till finansiering. Dessa åtgärder omfattar särskilt studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, ***inbegripet miljökonsekvensbedömningar och strategiska miljöbedömningar.***

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – inledningen

Kommissionens förslag

(a) Åtgärder som rör effektiva och sammanlänkade nät:

Ändringsförslag

(a) Åtgärder som rör ***hållbara***, effektiva och sammanlänkade nät:

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led b – inledningen

Kommissionens förslag

(b) Åtgärder som rör smart, ***hållbar***, inkluderande, säker och trygg mobilitet:

Ändringsförslag

(b) Åtgärder som rör smart, ***utsläppsfri***, inkluderande, säker och trygg mobilitet:

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led b – led iv

Kommissionens förslag

iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för **alternativa bränslen**, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.

Ändringsförslag

iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och **lämplig** infrastruktur för **användning av utsläppsfri mobilitet**, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1 – led i

Kommissionens förslag

(i) Samstämmighet med unionens **energi- och klimatplaner** och nationella **energi- och klimatplaner**.

Ändringsförslag

(i) Samstämmighet med unionens **långsiktiga strategier** och nationella **långsiktiga strategier i enlighet med förordning (EU) .../... [förordningen om styrning]**, i överensstämmelse med **Parisavtalet**.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska beakta, **om så är relevant**, tåligheten mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.

Ändringsförslag

2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska beakta tåligheten mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 19 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom **en genomförandeakt. Dessa genomförandeakter ska antas** i enlighet med **det granskningsförfarande som avses** i artikel 22 i denna förordning.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 23 – led -a (nytt)

Kommissionens förslag

2. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom **delegerade akter**, i enlighet med artikel 24 i denna förordning.

Ändringsförslag

(-a) Komplettering av denna förordning genom antagande av de arbetsprogram som avses i artikel 19.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Bilagan – del IV – punkt 3 – led f

Kommissionens förslag

(f) **Luftföroreningar** och andra lokala föroreningar.

Ändringsförslag

(f) **Luft-, jord- och vattenkvalitet** och andra lokala föroreningar.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Bilagan – del IV – punkt 3 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Hälsa.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Bilagan – del IV – punkt 4 – stycke 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Kommissionen ska vid urvalet av

Kommissionen ska vid urvalet av

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

gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi sträva efter ett hanterbart antal projekt. Kommissionen ska sträva efter att säkerställa en lämplig geografisk balans vid identifieringen av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Regionala grupperingar får användas vid identifieringen av projekt **samt regionala samarbetsmekanismer som avses i artikel 11 i förordning (EU) .../... [förordningen om styrning].**

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa
Referensnummer	COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD)
Ansvarigt/Ansvariga utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE TRAN 14.6.2018 14.6.2018
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	ENVI 14.6.2018
Föredragande av yttrande Utnämning	Adina-Ioana Vălean 21.6.2018
Artikel 55 – Gemensamt utskottsförfarande Tillkännagivande i kammaren	5.7.2018
Antagande	13.9.2018
Slutomröstning: resultat	+: 35 –: 1 0: 4
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Marco Affronte, Margrete Auken, Catherine Bearder, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Lukas Mandl, Jiří Maštálka, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Linnéa Engström, Elena Gentile, Rebecca Harms, Carolina Punset, Bart Staes, Tiemo Wölken
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Santiago Fisas Ayxelà, Tonino Picula, Lieve Wierinck

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

35	+
ALDE	Catherine Bearder, Carolina Punset, Nils Torvalds, Lieve Wierinck
PPE	Birgit Collin Langen, José Inácio Faria, Santiago Fisas Ayxelà, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Giovanni La Via, Lukas Mandl, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Jo Leinen, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
Verts/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Linnéa Engström, Rebecca Harms, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
GUE/NGL	Jiří Maštálka

4	0
ECR	Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
ENF	Sylvie Goddyn

Key to symbols:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

19.11.2018

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

(COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

Föredragande av yttrande: Mirosław Piotrowski

KORTFATTAD MOTIVERING

Förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027 och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 syftar till att fastställa en rättslig grund för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027. Huvudsyftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa är att stödja genomförandet av EU:s politiska mål inom sektorerna transportinfrastruktur, energiinfrastruktur och digital infrastruktur genom att utveckla de transeuropeiska näten. Det föreslås också att fonden ska främja gränsöverskridande samarbete om produktion av förnybar energi.

I förslaget antas det även att Europa kommer att gå i riktning mot en utsläppsfri och papperslös mobilitet med en nollvision vad gäller antalet dödsfall och därmed bli en föregångare inom den digitaliserade ekonomin. En modern, ren, intelligent, hållbar, inkluderande, säker och trygg infrastruktur kommer att påtagligt gynna de europeiska medborgarna och företagen genom att de får möjlighet att på ett effektivt sätt resa, frakta varor samt nyttja energi och digitala tjänster av hög kvalitet.

Fonden för ett sammanlänkat Europa ska också bidra till hållbar tillväxt, som i sin tur kommer att främja social integration, genom inrättandet av moderna, högeffektiva transeuropeiska nät. Initiativet kommer att vara till nytta för hela Europeiska unionen. Det kommer att innebära såväl ökad konkurrenskraft och ekonomisk, social och territoriell sammanhållning som minskade utsläpp av växthusgaser och bättre luftkvalitet samt främjande av alternativa

bränslen och stöd till vidareutvecklingen av förnybara energikällor.

Dessa mål kan emellertid inte uppnås utan att hänsyn tas till frågor som rör energitryggheten, och därför måste åtgärder utarbetas som gör att beroendet av fossila bränslen från länder utanför EU upphör. I strategin för nollutsläpp måste det ingå stöd till ren kolteknik, dvs. att kol omvandlas till gasform för att erhålla väte, som kan användas som bränsle under 2000-talet. Detta kommer också att bidra till genomförandet av EU:s klimatpolitik och göra det möjligt att minska koldioxidutsläppen.

Det är viktigt att främja utvecklingen av de inre vattenvägarna, med särskilt fokus på förbindelserna mellan öst och väst och nord och syd. Stomnätskorridorerna i TEN-T bör utökas med nya inre vattenvägar, och mer medel måste anslås till vattenvägar i egenskap av miljövänliga transportvägar.

Medlemsstaternas rätt till ekonomisk kontroll bör framhävas. Förordningen bör ange att förhandstillstånd från medlemsstaterna krävs för ansökningar om EU-finansiering. Kommissionen bör förvalta programmet i nära samarbete med medlemsstaterna och i överensstämmelse med tydligt fastställda principer. För att fonden ska fylla sitt syfte måste den ta hänsyn till medlemsstaternas nationella investeringsstrategier. Samordning mellan medlemsstaterna behövs i samband med ansökningsförfarandet för att se till att de tillgängliga medlen används på bästa sätt, särskilt att delar av budgeten förs över från Sammanhållningsfonden, och projekt måste finansieras inom ramen för olika poster och inbjudningar att lämna förslag. Medlemsstaternas uppgifter och skyldigheter bör fastställas i förordningen för att se till att förvaltningssystemet är tydligt, precist och enhetligt under hela programperioden och på så sätt utgör en tydlig rättslig grund för alla berörda parter.

Finansieringen av gränsöverskridande transportavsnitt och EU:s gränsområden bör prioriteras.

Gränsöverskridande avsnitt bör definieras tydligt. En sådan definition finns i den gällande förordningen, men har tagits bort ur förslaget till förordning. Att en sådan definition ges är viktigt eftersom gränsöverskridande projekt hör till de främsta finansieringsprioriteringarna.

I överensstämmelse med det särskilda mål för transportsektorn som anges i förslaget till förordning, nämligen att anpassa TEN-T-nätet till behov avseende militär mobilitet, bör det i särskilda fall vara möjligt att finansiera transportinfrastruktur som inte ingår i TEN-T-nätet om den befinner sig längs en väg som går parallellt med en väg som är av central betydelse för militär mobilitet.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för regional utveckling uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser **bör** bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten **bör** underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

Ändringsförslag

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av **nya** arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser **måste** bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten **måste** underlätta gränsöverskridande förbindelser **med beaktande av den ekonomiska utvecklingen och trenderna inom tjänstesektorn**, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning

Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Programmet **bör** syfta till att stödja projekt som är hållbara ur klimatförändrings-, miljö- och samhällsperspektiv **och, om så är lämpligt, åtgärder för bekämpning** och anpassning

Ändringsförslag

(3) Programmet **måste** syfta till att stödja projekt som är hållbara ur klimatförändrings-, miljö- och samhällsperspektiv **liksom ur ett ekonomiskt perspektiv, med tonvikt på**

avseende klimatförändringar. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt de föreslagna klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.

program för att förebygga och bekämpa klimatförändringarnas effekter på medellång och lång sikt, i syfte att begränsa klimatförändringarna och hitta lämpliga åtgärder för anpassning till dessa. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt de föreslagna klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att 25 % av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd

Ändringsförslag

(4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att 25 % av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd

av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

³ COM(2018) 321, s. 13.

av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet ***långsiktigt*** klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

³ COM(2018) 321, s. 13.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller alternativa bränslen. Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 7

Ändringsförslag

(6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna ***som bör komplettera varandra bättre, med tanke på den snabba utvecklingen av ny teknik på dessa områden.*** Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet, ***inklusive nödvändig digital infrastruktur,*** eller alternativa bränslen. Programmet bör dessutom, inom varje ***ovan nämnd*** sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan ***ovan nämnda*** sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder ***och strävan bör också vara att dessa sektorer ska komplettera andra unionsinstrument.***

Kommissionens förslag

(7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁴ (nedan kallade TEN-T-riktlinjerna) kartläggs infrastrukturen för TEN-T, specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348 20.12.2013, s. 1).

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de gränsöverskridande och felande länkarna och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med

Ändringsförslag

(7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁴ (nedan kallade TEN-T-riktlinjerna) kartläggs infrastrukturen för TEN-T, specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur **och nya gränsöverskridande förbindelser** skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs. **Parallellt med färdigställandet av stomnätet ska man prioritera skapandet av miljövänliga kollektivtrafikanslutningar till knutpunkterna i de transeuropeiska transportnäten.**

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348 20.12.2013, s. 1).

Ändringsförslag

(8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de gränsöverskridande och felande länkarna, **flaskhalsar och urbana knutpunkter**, och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i

den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.

förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) För att återspegla växande transportflöden och nätets utveckling bör sträckningen för stamnätskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar bör vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stamnätskorridorerna inte öka med mer än 15 procent.

Ändringsförslag

(9) För att återspegla växande transportflöden och nätets utveckling bör sträckningen för stamnätskorridorerna, **de urbana knutpunkterna** och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar bör vara proportionerliga för att bevara **balansen**, samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stamnätskorridorerna inte öka med mer än 15 procent.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.

Ändringsförslag

(10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, **välavvägd**, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet, **som är anpassade till de lokala och regionala utvecklingsbehoven**, i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen

genom detta program om så är relevant.

⁵ Meddelande från kommissionen: ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

⁵ Meddelande från kommissionen: ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt användning av alternativa bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁶ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, i syfte att minimera oljeberoendet och begränsa transporternas **miljöpåverkan**, och krav på **medlemsstater** att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag⁷ från november 2017 anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja utsläppssnål mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för

Ändringsförslag

(11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt användning av alternativa bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁶ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, i syfte att minimera oljeberoendet och begränsa transporternas **miljö- och klimatpåverkan**, och krav på **medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att investera i lämplig infrastruktur och** att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag⁷ från november 2017 anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja utsläppssnål mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för

alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁷ Meddelande från kommissionen: ”Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare” (COM(2017) 675).

alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁷ Meddelande från kommissionen: ”Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare” (COM(2017) 675).

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) För att förbättra fullbordandet av **transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar** bör ett anslag från Sammanhållningsfonden överföras till programmet, för finansiering av transportprojekt i **de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden, upp till en gräns på 70 % av det anslag som överförs. Återstående 30 % ska tilldelas konkurrerande projekt som finns i medlemsstaterna och som är berättigande till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar.** Kommissionen bör stödja **medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden** i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

Ändringsförslag

(13) För att förbättra fullbordandet av **felande länkar eller återaktivera befintliga förbindelser som inte är i bruk inom gränsöverskridande** transportprojekt i **nätets mindre utvecklade delar skulle ett anslag från Sammanhållningsfonden till programmet kunna tas under övervägande i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser], för finansiering av transportprojekt i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. Villkoren för överföringen kommer att fastställas i ovan nämnda förordning, utifrån den under perioden 2014–2020 använda metoden vad gäller de respektive nationella anslagen. Kommissionen bör erbjuda största möjliga stöd till de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden, varvid förbättring av befintliga gränsöverskridande länkar, investeringar i regioner med intensiv trafik och åtgärdande av felande länkar ska prioriteras, i syfte att motverka flaskhalsar i trafiken. Kommissionen bör stödja medlemsstaterna** i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka

den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) Kommissionen framhåller i sitt meddelande ”Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden”¹¹ transportbehoven i de yttersta randområdena och nödvändigheten att erbjuda unionsfinansiering som passar dessa behov, inbegripet genom programmet.

¹¹ COM(2017)623

Ändringsförslag

(15) Kommissionen framhåller i sitt meddelande ”Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden”¹¹ transportbehoven i de yttersta randområdena och nödvändigheten att erbjuda unionsfinansiering som passar dessa behov, inbegripet genom programmet. ***I överenskommelsen om de yttersta randområdena från juni 2017 uppmärksammar kommissionen betydelsen av att skapa ett transportnät som i enlighet med artikel 349 i EUF-fördraget beaktar de yttersta randområdenas förutsättningar och innefattar åtgärder som är anpassade till dessa områden i fråga om land-, sjö- och lufttransporter, inklusive incitament för utveckling av intermodala transporter.***

¹¹ COM(2017)623

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) I direktiv [omarbetning av direktivet om förnybara energikällor] understryks behovet av att inrätta en ram som möjliggör en bättre användning av unionsmedel, med en uttrycklig hänvisning till möjliggörande av åtgärder som stöder gränsöverskridande samarbete inom

Ändringsförslag

(18) I direktiv [omarbetning av direktivet om förnybara energikällor] understryks behovet av att inrätta en ram som möjliggör en bättre användning av unionsmedel, med en uttrycklig hänvisning till möjliggörande av åtgärder som stöder ***genomförandet av projekt för*** gränsöverskridande samarbete inom

området förnybar energi.

området förnybar energi **och den cirkulära ekonomin**.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå ett ambitiöst mål för förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.

Ändringsförslag

(19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi **och en cirkulär ekonomi** återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå ett ambitiöst mål för förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Skäl 21

Kommissionens förslag

(21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier **och** ge en grund för diversifiering av ekonomisk verksamhet.

Ändringsförslag

(21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala **och regionala** ekonomier **samt** ge en grund för diversifiering av ekonomisk

Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014¹⁴.

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

verksamhet. ***I kombination med automatiserad körning är digitaliseringen ett av de effektivaste sätten att överbrygga de strukturella nackdelar som finns på landsbygden och den bör därför stödjas i större utsträckning.*** Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort, ***inbegripet genom en förbättring av allmänhetens åtkomst till digital teknik.*** Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende ***gränsöverskridande och annan*** infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014²⁹.

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

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) Skolor, universitet, bibliotek, lokala, regionala eller nationella myndigheter, huvudleverantörer av offentliga tjänster, sjukhus och vårdenheter, knutpunkter för transporter och utpräglat digitaliserade företag är enheter och platser som kan påverka den viktiga socioekonomiska utvecklingen i det område där de är belägna. Sådana socioekonomiska drivkrafter behöver ligga

Ändringsförslag

(24) Skolor, universitet, bibliotek, lokala, regionala eller nationella myndigheter, huvudleverantörer av offentliga tjänster, sjukhus och vårdenheter, knutpunkter för transporter och utpräglat digitaliserade företag är enheter och platser som kan påverka den viktiga socioekonomiska utvecklingen i det område där de är belägna. Sådana socioekonomiska drivkrafter behöver ligga

i framkant i fråga om gigabitkonnektivitet för att erbjuda åtkomst till de bästa tjänsterna och tillämpningarna för Europas medborgare, företag och lokalsamhällen. Programmet **stöder** åtkomst till gigabitkonnektivitet för dessa socioekonomiska drivkrafter, för att maximera deras positiva spridningseffekter på ekonomin och samhället i ett bredare perspektiv, inbegripet genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster.

i framkant i fråga om gigabitkonnektivitet för att erbjuda åtkomst till de bästa tjänsterna och tillämpningarna för Europas medborgare, företag och lokalsamhällen **och samtidigt möjliggöra framtagandet av nya tjänster och tillämpningar med tanke på den snabba och kontinuerliga utvecklingen av ny teknik.** Programmet **bör stödja enkel** åtkomst till gigabitkonnektivitet för dessa socioekonomiska drivkrafter, för att maximera deras positiva spridningseffekter på ekonomin och samhället i ett bredare perspektiv, inbegripet genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster. **Med tanke på det stora avståndet mellan de yttersta randområdena och det europeiska fastlandet spelar internetkonnektiviteten en grundläggande roll för dessa områdens territoriella sammanhållning liksom för att främja lika möjligheter, skapa sysselsättning och förbättra levnadsförhållandena för befolkningen.**

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) Bärkraften i den nästa generation av digitala tjänster som är på väg, t.ex. sakernas internet och tillämpningar som förväntas skapa betydande nytta inom flera olika sektorer och för samhället i stort, kommer att kräva oavbruten gränsöverskridande täckning med 5G-nät, särskilt för att möjliggöra för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa nyckelområden upplevs som mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser

Ändringsförslag

(26) Bärkraften i den nästa generation av digitala tjänster som är på väg, t.ex. sakernas internet och tillämpningar som förväntas skapa betydande nytta inom flera olika sektorer och för samhället i stort, kommer att kräva oavbruten gränsöverskridande täckning med 5G-nät, särskilt för att möjliggöra för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa nyckelområden **såsom säkerhet och skydd för användarnas uppgifter** upplevs som

förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området för uppkopplad mobilitet, och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för detta program.

mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området för uppkopplad mobilitet, och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för detta program.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

(27) Ej uppkopplade territorier inom unionens alla områden, inbegripet sådana som är centralt belägna, utgör flaskhalsar och ej utnyttjad potential på den digitala inre marknaden. I de mest avlägsna landsbygdsområdena kan internetkonnektivitet **med** hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra digital utestängning, isolering och avfolkning, genom att kostnaderna för att tillhandahålla både varor och tjänster blir lägre och den avsidens belägenheten delvis kompenseras. Internetkonnektivitet **med** hög kvalitet är nödvändig för nya ekonomiska möjligheter i form av t.ex. precisionsteknik inom jordbruket eller utveckling av en bioekonomi i landsbygdsområden. Programmet bör bidra till att erbjuda fast eller trådlös konnektivitet med hög kapacitet till alla europeiska hushåll, på landsbygden och i tätorter, med inriktning på sådan utbyggnad där en viss grad av marknadsmisslyckande har noterats och som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. Programmet bör då sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att senare fylla luckor i täckningen.

Ändringsförslag

(27) Ej uppkopplade territorier inom unionens alla områden, inbegripet sådana som är centralt belägna, utgör flaskhalsar och ej utnyttjad potential på den digitala inre marknaden. I de mest avlägsna landsbygdsområdena **liksom i de yttersta randområdena** kan internetkonnektivitet **av** hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra digital utestängning **och** isolering, **utveckla nya tjänster** och **minska risken för** avfolkning **samt stimulera ekonomin**, genom att kostnaderna för att tillhandahålla både varor och tjänster blir lägre och den avsidens belägenheten delvis kompenseras. Internetkonnektivitet **av** hög kvalitet är nödvändig för nya ekonomiska möjligheter i form av t.ex. precisionsteknik inom jordbruket eller utveckling av en bioekonomi i landsbygdsområden, **liksom för att locka unga människor till landsbygden. Efterlevnad av artikel 349 i EUF-fördraget skulle även kunna säkerställas genom att EU:s yttersta randområden privilegieras för utbyggnaden av 5G-nätäckningen, genom genomförandet av pilotprojekt.** Programmet bör bidra till att erbjuda fast eller trådlös konnektivitet med hög kapacitet till alla europeiska hushåll, på landsbygden och i tätorter, med inriktning på sådan utbyggnad där en viss grad av marknadsmisslyckande har noterats och

som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. Programmet bör då sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att senare fylla luckor i täckningen.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet med undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter, eller som förbinder europeiska öar eller utomeuropeiska territorier med fastlandet, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät. Sådana projekt saknar dock ofta kommersiell bärkraft utan offentligt stöd.

Ändringsförslag

(28) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet med undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter, eller som förbinder europeiska öar, **de yttersta randområdena** eller utomeuropeiska territorier med fastlandet, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät. Sådana projekt saknar dock ofta **ekonomisk och** kommersiell bärkraft utan offentligt stöd. **Utvecklingen av offentlig-privata partnerskap skulle också kunna övervägas i detta avseende.**

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Skäl 35

Kommissionens förslag

(35) **På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen för att identifiera nationella reformprioriteringar och övervaka genomförandet av dem. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga nationella reformprogrammen i syfte att**

Ändringsförslag

utgår

ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering och/eller unionsfinansiering. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU och Fonden för ett sammanlänkat Europa, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå, om så är relevant.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Skäl 43

Kommissionens förslag

(43) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt.

Ändringsförslag

(43) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt. ***Tydliga kriterier bör fastställas för sådana projekt.***

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Skäl 45

Kommissionens förslag

(45) Korrekta övervaknings- och rapporteringsåtgärder, ***inbegripet*** indikatorer, bör införas för rapportering om programmets framsteg mot de allmänna och särskilda mål som fastställs i denna

Ändringsförslag

(45) Korrekta övervaknings- och rapporteringsåtgärder, ***på grundval av*** indikatorer, bör införas för rapportering om programmets framsteg mot de allmänna och särskilda mål som fastställs i denna

förordning. Systemet för resultatrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in ändamålsenligt, resurseffektivt och rätttidigt. Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionens medel för att samla in relevanta data för programmet.

förordning. Systemet för resultatrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in ändamålsenligt, resurseffektivt och rätttidigt **i samtliga länder som deltar i programmet, inbegripet tredjeländer.** Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionens medel för att samla in relevanta data för programmet.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 2 – led pa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(pa) Eftersom de framtida förbindelserna mellan Storbritannien och EU ännu inte har fastställs, ska programmet förbereda avhjälpande åtgärder för att säkerställa konnektiviteten i EU 27.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier mellan sektorer.

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete **och förbindelser** inom området förnybar energi, med **verkligt** beaktande av de långsiktiga åtagandena om **låga utsläpp och** minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier **och komplementaritet** mellan sektorer, **vilket bidrar till en smart,**

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 3 – punkt 2 – led a – led i

Kommissionens förslag

(i) Att bidra till utvecklingen av projekt **av gemensamt** intresse som rör effektiva **och** sammanlänkade nät och infrastruktur **för smart, hållbar, inkluderande**, säker och trygg mobilitet.

Ändringsförslag

(i) Att bidra till utvecklingen av projekt **gemensamt socioekonomiskt och gränsöverskridande** intresse som rör effektiva, sammanlänkade och **multimodala** nät och infrastruktur, **och, i tillämpliga fall, anslutningen av landsbygdsområden till stomnätet i TEN-T, för att skapa** säker och trygg mobilitet **och ett gemensamt, smart och hållbart europeiskt transportområde för alla, inklusive för personer med funktionsnedsättning.**

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning

Artikel 3 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen och säkerställa försörjningstrygghet, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.

Ändringsförslag

(b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt **social och ekonomiskt** intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen **genom bland annat ren och innovativ teknik** och säkerställa försörjningstrygghet, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till utbyggnaden av nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stomnät på EU:s territorium genom att länka dem till angränsande territorier, samt till digitaliseringen av **transport** och energinäten.

Ändringsförslag

(c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till **utvecklingen av projekt av gemensamt socialt och ekonomiskt intresse som främjar** utbyggnaden av nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stomnät på EU:s territorium genom att länka dem till angränsande territorier, samt till digitaliseringen av **transport-** och energinäten, **liksom att påskynda införandet av autonoma miljövänliga transportsystem.**

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led a – inledningen

Kommissionens förslag

(a) **Upp till** 30 615 493 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka

Ändringsförslag

(a) **Minst** 30 615 493 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

ii) **11 285 493 000** euro överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden,

Ändringsförslag

ii) **XXX** euro överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden, **i enlighet med artikel 104.4 i förordning (EU) XXX [förordningen om**

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) Upp till 8 650 000 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka **upp till** 10 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

Ändringsförslag

(b) Upp till 8 650 000 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka **minst** 10 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. De belopp som avses i punkt 1 får användas för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser.

Ändringsförslag

4. De belopp som avses i punkt 1 får **också** användas för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska **30 % av dessa belopp göras omedelbart**

Ändringsförslag

8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska **villkoren för fördelningen av dem**

tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller 70 % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

fastställas i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser], med utgångspunkt i den under perioden 2014–2020 använda metoden vad gäller de respektive nationella anslagen, och de ska genomföras i enlighet med denna förordning och utan att det påverkar artikel 14.2 b. De ska finansiera hållbara transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar, *intensiv trafik, flaskhalsar i trafiken* och felande länkar liksom av de yttersta randområdena.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8a. I medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden och som kan ha svårt att utse projekt som är tillräckligt mogna och/eller av tillräckligt god kvalitet och som har tillräckligt unionsmervärde, ska maximalt stöd ges för att främja åtgärder för programstöd som syftar till att stärka offentliga förvaltningars institutionella kapacitet och effektivitet när det gäller utveckling och genomförande av projekt.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 9

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1 – led d – strecksats 4

Kommissionens förslag

– garanterar unionens rätt att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning **och att** skydda sina ekonomiska intressen.

Ändringsförslag

– garanterar unionens rätt att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning, **övervaka programmet och** skydda sina ekonomiska intressen.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska omfatta minst två medlemsstater och ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater eller tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 6, 7, 9 och 11 i direktiv 2009/28/EG. Dessa projekt ska väljas ut i enlighet med de kriterier och de förfaranden som fastställs i del IV i bilagan till denna förordning.

Ändringsförslag

1. Gränsöverskridande projekt, **inbegripet sådana projekt som omfattar de yttersta randområdena**, inom området förnybar energi ska omfatta minst två medlemsstater och ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater eller tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 6, 7, 9 och 11 i direktiv 2009/28/EG. Dessa projekt ska väljas ut i enlighet med de kriterier och de förfaranden som fastställs i del IV i bilagan

till denna förordning.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.

Ändringsförslag

3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera gränsöverskridande projekt **och projekt i de yttersta randområdena** inom området förnybar energi ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4 – inledningen

Kommissionens förslag

4. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till unionsfinansiering av bygg- och anläggningsarbeten om de uppfyller följande ytterligare kriterier:

Ändringsförslag

4. Gränsöverskridande projekt **och projekt i de yttersta randområdena** inom området förnybar energi ska vara berättigande till unionsfinansiering av bygg- och anläggningsarbeten om de uppfyller följande ytterligare kriterier:

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4 – led b

Kommissionens förslag

(b) Sökanden visar att projektet inte skulle förverkligas utan bidraget, eller att projektet inte kan bli kommersiellt bärkraftigt utan bidraget. Denna analys ska ta hänsyn till eventuella intäkter till följd av stödsystem.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

(c) I fråga om åtgärder som bidrar till utbyggnaden av 5G-system ska utbyggnaden av 5G-korridorer längs större landtransportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten, prioriteras. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa täckning längs större transportleder så att oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster möjliggörs, samtidigt som potentiella positiva spridningseffekter maximeras för de områden och den befolkning som finns i närheten av det område där projektets utbyggnad sker. En vägledande förteckning över projekt som kan få stöd ingår i del V i bilagan.

Ändringsförslag

(c) I fråga om åtgärder som bidrar till utbyggnaden av 5G-system ska utbyggnaden av 5G-korridorer längs större landtransportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten, prioriteras. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa **en motsvarande** täckning längs större transportleder så att oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster möjliggörs, samtidigt som potentiella positiva spridningseffekter maximeras för de områden och den befolkning som finns i närheten av det område där projektets utbyggnad sker. En vägledande förteckning över projekt som kan få stöd ingår i del V i bilagan.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led i

Kommissionens förslag

(i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.

Ändringsförslag

(i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar, **flygplatser** och järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

ii) Åtgärder för genomförande av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt de avsnitt som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen.

Ändringsförslag

ii) Åtgärder för **främjande och** genomförande av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt de avsnitt som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen **och de avsnitt som rör gränsöverskridande flaskhalsar i trafiken.**

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led ii

Kommissionens förslag

iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i **de** yttersta **randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013,** inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

Ändringsförslag

iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i **EU:s gränsområden och** yttersta **randområden,** inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar, **flygplatser** och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.

Motivering

Med tanke på de yttersta randområdenas avlägsna belägenhet och de villkor som anges i artikel 349 i EUF-fördraget är flygplatser ett oundgängligt verktyg för utvecklingen av dessa områden och ett sätt att integrera dem i EU:s transportnät.

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led a – led iva (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iva) Studieprojekt avseende det övergripande nätet.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led b – led iv

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för alternativa bränslen, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.

iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för alternativa bränslen, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013, **i syfte att främja lägre koldioxidutsläpp från transportsektorn.**

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led b – led viii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet för alla användare i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr 1315/2013.

viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet **för alla användare** i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr 1315/2013.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för att anpassa transportinfrastruktur i TEN-T-nätet till krav på militär mobilitet i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.

Ändringsförslag

(c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för att anpassa **ny och befintlig** transportinfrastruktur i TEN-T-nätet till krav på militär mobilitet i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag

(b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, inbegripet på deras idéstadium, enligt vad som definieras i del IV i bilagan till denna förordning, och under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 i denna förordning uppfylls.

Ändringsförslag

(b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt **och projekt i de yttersta randområdena** inom området förnybar energi, inbegripet på deras idéstadium, enligt vad som definieras i del IV i bilagan till denna förordning, och under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 i denna förordning uppfylls.

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) Åtgärder till stöd för energieffektivitetsprojekt.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4 – led f

Kommissionens förslag

(f) Åtgärder för införande av krav på infrastruktur för digital konnektivitet som rör gränsöverskridande projekt inom transport- eller energiområdet och/eller som stöder digitala driftplattformar som är direkt förknippade med transport- eller energiinfrastruktur.

Ändringsförslag

(f) Åtgärder för införande av krav på infrastruktur för digital konnektivitet som rör gränsöverskridande projekt **och projekt i de yttersta randområdena liksom i bergsområden, på öar och i avlägset belägna områden** inom transport- eller energiområdet och/eller som stöder digitala driftplattformar som är direkt förknippade med transport- eller energiinfrastruktur.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som är associerat till programmet.

Ändringsförslag

(b) Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som är associerat till programmet **för de åtgärder som är knutna till ett projekt som avser detta tredjeland.**

Motivering

Fonden för ett sammanlänkat Europa ska inte stödja icke EU-företag i fråga om verksamhet som genomförs inom EU.

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad).

Ändringsförslag

(a) Ekonomiska, sociala, **klimatrelaterade** och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad).

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, driftskompatibilitet och åtkomst.

Ändringsförslag

(b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, driftskompatibilitet och åtkomst, **särskilt för personer med funktionsnedsättning.**

Ändringsförslag 53

**Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 1 – led c**

Kommissionens förslag

(c) Den gränsöverskridande dimensionen.

Ändringsförslag

(c) Den gränsöverskridande dimensionen **och främjandet av balans mellan regionernas utveckling.**

Ändringsförslag 54

**Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 1 – led g**

Kommissionens förslag

(g) Unionsstödet som katalysator för investeringar.

Ändringsförslag

(g) Unionsstödet som katalysator för investeringar **och europeiskt mervärde.**

Ändringsförslag 55

**Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 1 – led ga (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Främjandet av en starkare integrering av unionen.

Ändringsförslag 56

**Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 1 – led i**

Kommissionens förslag

- (i) Samstämmighet med unionens **energi- och klimatplaner och nationella energi- och klimatplaner.**

Ändringsförslag

- (i) Samstämmighet med **och främjande av** unionens, **nationella** och, **i förekommande fall, regionala** energi- och klimatplaner.

Ändringsförslag 57

**Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 1 – led ia (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

- (ia) **Anslutning av landsbygdsområden till de transeuropeiska transportnäten där så är tillämpligt.**

Ändringsförslag 58

**Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 4a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

- 4a. Vid bedömningen av förslag mot tilldelningskriterierna ska det säkerställas att inga förslag godtas som skapar eller vidhåller infrastruktur som inte är tillgänglig för alla, inbegripet personer med funktionsnedsättning.**

Ändringsförslag 59

**Förslag till förordning
Artikel 14 – punkt 1**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. För studier får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga **50** % av den totala stödberättigande kostnaden. För studier som finansieras med medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på

1. För studier får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga **40** % av den totala stödberättigande kostnaden. För studier som finansieras med medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på

Sammanhållningsfonden enligt vad som anges i punkt 2 b.

Sammanhållningsfonden enligt vad som anges i punkt 2 b.

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst **50 %** för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder i de yttersta randområdena.

Ändringsförslag 61

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som avses i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser]. Dessa samfinansieringssatser får ökas **till högst 85 %** för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor

Ändringsförslag

(a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst **65 %** för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder **på landsbygden och** i de yttersta randområdena.

Ändringsförslag

(b) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som avses i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser]. Dessa samfinansieringssatser får ökas **med upp till 15 procentenheter** för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor

som anges i led c i denna punkt.

som anges i led c i denna punkt.

Ändringsförslag 62

Förslag till förordning

Artikel 15 – led c

Kommissionens förslag

(c) Utgifter för förvärv av mark ska **inte** vara stödberättigande.

Ändringsförslag

(c) Utgifter för förvärv av mark ska vara stödberättigande.

Ändringsförslag 63

Förslag till förordning

Artikel 15 – led d

Kommissionens förslag

(d) De stödberättigande kostnaderna ska **inte** inbegripa mervärdesskatt (nedan kallad moms).

Ändringsförslag

(d) De stödberättigande kostnaderna ska inbegripa mervärdesskatt (nedan kallad moms) **i enlighet med artikel 126.3 c i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.**

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning

Artikel 15 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) Avseende belopp som överförts från Sammanhållningsfonden betraktas projekt som inletts men inte slutförts under perioden 2014–2020, och som inte betalats inom denna period, som stödberättigande utgifter.

Ändringsförslag 65

Förslag till förordning

Artikel 15 – led db (nytt)

(db) Avseende belopp som överförs från Sammanhållningsfonden ska utgifterna berättiga till stöd om en stödmottagare eller privat partner har stått för dem och om de uppstått i samband med åtgärder som genomförts mellan den 1 januari 2021 och den 31 december 2029.

Ändringsförslag 66

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.

Ändringsförslag

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1, **förutom i vederbörligen motiverade fall. Vid en uppsägning ska kommissionen utan dröjsmål ställa de outnyttjade medlen till förfogande för andra projekt.**

Ändringsförslag 67

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Åtgärder som uppfyller följande kumulativa, jämförande villkor, nämligen

- (a) att de har bedömts i en ansökningsomgång enligt programmet,
- (b) att de uppfyller minimikvalitetskraven i den ansökningsomgången,
- (c) att de inte kan finansieras i den ansökningsomgången på grund av begränsningar i fråga om budgetmedel,

Ändringsförslag

2. Åtgärder som uppfyller följande kumulativa, jämförande villkor, nämligen

- (a) att de har bedömts i en ansökningsomgång enligt programmet,
- (b) att de uppfyller minimikvalitetskraven i den ansökningsomgången,
- (c) att de inte kan finansieras i den ansökningsomgången på grund av begränsningar i fråga om budgetmedel,

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

Ändringsförslag 68

Förslag till förordning Artikel 25 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Mottagarna av unionsfinansiering ska framhålla unionsfinansieringens ursprung och säkerställa dess synlighet (i synnerhet när de framhåller åtgärderna och deras resultat) genom att tillhandahålla enhetlig, verkningsfull och proportionell riktad information till olika målgrupper, däribland medierna och allmänheten.

Ändringsförslag

1. Mottagarna av unionsfinansiering ska framhålla unionsfinansieringens ursprung och säkerställa dess synlighet **i överensstämmelse med EU:s bestämmelser** (i synnerhet när de framhåller åtgärderna och deras resultat) genom att tillhandahålla enhetlig, verkningsfull och proportionell riktad information till olika målgrupper, däribland medierna och allmänheten.

Ändringsförslag 69

Förslag till förordning Bilaga I – del II – stycke 1 – strecksats 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 70

Förslag till förordning Bilaga I – del II – stycke 1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 71

**Förslag till förordning
Bilaga I – del III – punkt 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**1a. Till stomnätsskorridoren
”Orient/East-Med” läggs till
vid Gränsöverskridande
-Craiova-Vidin (Vägtransport)
-Belgrad-Resita-Deva-Petrosani (Väg-
och järnvägstransport)**

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa
Referensnummer	COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD)
Ansvarigt/Ansvariga utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE TRAN 14.6.2018 14.6.2018
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	REGI 14.6.2018
Föredragande av yttrande Utnämning	Mirosław Piotrowski 20.6.2018
Artikel 55 – Gemensamt utskottsförfarande Tillkännagivande i kammaren	5.7.2018
Behandling i utskott	3.9.2018
Antagande	15.11.2018
Slutomröstning: resultat	+: 25 –: 12 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Pascal Arimont, Victor Boştinaru, Mercedes Bresso, Steeve Briois, Andrea Cozzolino, Rosa D’Amato, Tamás Deutsch, Raymond Finch, Iratxe García Pérez, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Sławomir Kłosowski, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Liliana Rodrigues, Fernando Ruas, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal, Joachim Zeller
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Martina Anderson, Daniel Buda, Ivana Maletić, Tonino Picula, Bronis Ropé, Milan Zver
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Mircea Diaconu, David Martin

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

25	+
ALDE	Mircea Diaconu
PPE	Pascal Arimont, Daniel Buda, Tamás Deutsch, Krzysztof Hetman, Ivana Maletić, Lambert van Nistelrooij, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Fernando Ruas, Ramón Luis Valcárcel Siso, Joachim Zeller, Milan Zver
S&D	Victor Boştinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Iratxe García Pérez, Michela Giuffrida, Constanze Krehl, David Martin, Tonino Picula, Liliana Rodrigues, Monika Smolková, Derek Vaughan, Kerstin Westphal

12	-
ALDE	Ivan Jakovčić, Iskra Mihaylova, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Rosa D'Amato, Raymond Finch
ENF	Steeve Briois
GUE/NGL	Martina Anderson, Martina Michels, Younous Omarjee
NI	Konstantinos Papadakis
VERTS/ALE	Bronis Ropé, Monika Vana

3	0
ECR	Sławomir Kłosowski, Mirosław Piotrowski, Ruža Tomašić

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

ÄRENDETS GÅNG I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

Titel	Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa			
Referensnummer	COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD)			
Framläggande för parlamentet	7.6.2018			
Ansvarigt/Ansvariga utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE 14.6.2018	TRAN 14.6.2018		
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	AFET 14.6.2018	BUDG 14.6.2018	ENVI 14.6.2018	REGI 14.6.2018
Föredragande Utnämning	Henna Virkkunen 18.6.2018	Marian-Jean Marinescu 18.6.2018	Pavel Telička 18.6.2018	
Artikel 55 – Gemensamt utskottsförfarande Tillkännagivande i kammaren	5.7.2018			
Behandling i utskott	29.8.2018	9.10.2018		
Antagande	22.11.2018			
Slutomröstning: resultat	+: –: 0:	71 19 3		
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Zigmantas Balčytis, Izaskun Bilbao Barandica, José Blanco López, Jonathan Bullock, Jerzy Buzek, Deirdre Clune, Michael Cramer, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Christian Ehler, Ismail Ertug, Fredrick Federley, Jacqueline Foster, Igor Gräzin, Theresa Griffin, Hans-Olaf Henkel, Eva Kaili, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Miapetra Kumpula-Natri, Christelle Lechevalier, Innocenzo Leontini, Janusz Lewandowski, Paloma López Bermejo, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Edouard Martin, Gesine Meissner, Tilly Metz, Angelika Mlinar, Nadine Morano, Angelika Niebler, Morten Helveg Petersen, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Carolina Punset, Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy, Paul Rübig, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Algirdas Saudargas, Neoklis Sylikiotis, Dario Tamburrano, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Evžen Tošenovský, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Henna Virkkunen, Martina Werner, Lieve Wierinck, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Carlos Zorrinho			
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Pilar Ayuso, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Francesc Gambús, Benedek Jávor, Werner Langen, Olle Ludvigsson, Clare Moody, Bolesław G. Piecha, Franck Proust, Anders Sellström, Davor Škrlec, Theodor Dumitru Stolojan, Pavel Svoboda			

Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Nedzhmi Ali, Ignazio Corrao, Siegfried Mureşan, Martin Sonneborn, Indrek Tarand
Ingivande	28.11.2018

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

71	+
ALDE	Nedzhmi Ali, Izaskun Bilbao Barandica, Fredrick Federley, Gesine Meissner, Angelika Mlinar, Morten Helveg Petersen, Carolina Punset, Pavel Telička, Lieve Wierinck
ECR	Edward Czesak, Mark Demesmaecker, Hans-Olaf Henkel, Zdzisław Krasnodębski, Bolesław G. Piecha, Evžen Tošenovský, Roberts Zile
EPP	Pilar Ayuso, Georges Bach, Jerzy Buzek, Deirdre Clune, Andor Deli, Christian Ehler, Michael Gahler, Francesc Gambús, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Werner Langen, Innocenzo Leontini, Janusz Lewandowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Nadine Morano, Siegfried Mureşan, Angelika Niebler, Markus Pieper, Franck Proust, Paul Rübig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Anders Sellström, Theodor Dumitru Stolojan, Pavel Svoboda, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen, Anna Záborská, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Zigmantas Balčytis, José Blanco López, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Theresa Griffin, Eva Kaili, Peter Kouroumbashev, Miapetra Kumpula-Natri, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Clare Moody, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țăpădel, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Kathleen Van Brempt, Martina Werner, Flavio Zanonato, Janusz Zemke, Carlos Zorrinho

19	-
ALDE	Igor Gräzin
EFDD	Daniela Aiuto, Jonathan Bullock, Ignazio Corrao, Dario Tamburrano,
ENF	Marie-Christine Arnautu, Christelle Lechevalier,
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Martin Sonneborn
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Karima Delli, Benedek Jávor, Tilly Metz, Davor Škrlec, Indrek Tarand, Keith Taylor

3	0
ECR	Peter van Dalen, Jacqueline Foster, Peter Lundgren

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster