



17.4.2019

EP-PE_TC1-COD(2018)0228

*****I**

EUROPAPARLAMENTETS STÅNDPUNKT

fastställd vid första behandlingen den 17 april 2019 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/... om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (EP-PE_TC1-COD(2018)0228)

EUROPAPARLAMENTETS STÅNDPUNKT

fastställd vid första behandlingen den 17 april 2019

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/... om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

(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 yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet³, och

av följande skäl:

- (1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla, stimulera skapandet av arbetstillfällen **och respektera de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp** behöver unionen en modern, **multimodal och** högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess

¹ EUT C 440, 6.12.2018, s. 191.

² EUT C 461, 21.12.2018, s. 173.

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den 17 april 2019. Text markerad med grå skuggning har inte överenskommit inom ramen för interinstitutionella förhandlingar.

regioner, *däribland avlägsna områden, yttersta randområden, ömråden, perifera områden, bergsområden och glesbefolkade områden*, inom transport-, *digitaliserings-* 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 **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.
- (3) Programmet bör **bidra till EU:s åtgärder mot klimatförändringar och** stödja projekt som är hållbara ur miljö- och samhällsperspektiv och, om så är lämpligt, åtgärder för bekämpning av och anpassning till 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.
- (3a) **Programmet bör garantera en hög grad av öppenhet och säkerställa offentliga samråd i enlighet med tillämplig unionslagstiftning och nationell lagstiftning.**
- (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 uppnås¹. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program **bör** utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer:
 - i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, **laddningsinfrastruktur**, alternativa **och hållbara** bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre

¹ COM(2018)0321, s. 13.

vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.

- (5) För att uppfylla de rapporteringsskyldigheter som fastställs i artikel 11 c i direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, och som rör användningen av unionsfinansiering som stöd till åtgärder som vidtas för att uppfylla målen i detta direktiv, bör utgifter som rör minskning av utsläpp eller 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 bör programmet föreskriva arbetsprogram ■ som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller **hållbara** alternativa bränslen. **Att möjliggöra digital kommunikation skulle kunna utgöra en integrerad del av ett projekt av gemensamt intresse på energi- och transportområdet.** Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att betrakta vissa **synergiskapande** 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 **samt i fråga om 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

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).

ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för deras genomförande. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur väsentligt uppgraderas och återställs *för att säkerställa nätets kontinuitet.*

- (7a)** *Åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse i 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. Detta bör inbegripa vägar i medlemsstater som fortfarande har stora behov av investeringar för att färdigställa sina stomvägnät.*
- (8)** För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till *pågående TEN-T-projekt och till* gränsöverskridande och felande länkar och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.
- (8a)** *Framför allt kräver det fullständiga införandet av ERTMS i stomnätet senast 2030 i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EU) nr 1315/2013 att man ökar stödet på europeisk nivå och skapar incitament för privata investerares deltagande.*
- (8b)** *En viktig förutsättning för ett framgångsrikt färdigställande av TEN-T-stomnätet och säkerställande av effektiv intermodalitet är dessutom att flygplatser ansluts till TEN-T-nätet. Därför måste man prioritera att ansluta flygplatser till TEN-T-stomnätet om en sådan anslutning saknas.*
- (8c)** *Vid gränsöverskridande åtgärder krävs en hög integreringsgrad i planeringen och genomförandet. Utan att prioritera något av följande exempel skulle denna integrering kunna påvisas genom inrättandet av ett gemensamt projektföretag, en gemensam förvaltningsstruktur, ett samriskföretag, en bilateral rättslig ram, en genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 eller någon annan form av samarbete. Integrerade förvaltningsstrukturer, däribland samriskföretag, bör uppmuntras, bland annat genom en högre samfinansieringsgrad.*

- (8d) ***Rationaliseringsåtgärder som för närvarande är under utveckling för att främja förverkligandet av TEN-T bör stödja ett effektivare genomförande av projekt av gemensamt intresse på transportområdet.***
- (9) För att återspegla växande transportflöden och nätets utveckling bör sträckningen för stomnätskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar ***av stomnätskorridorerna bör inte påverka färdigställandet av stomnätet senast 2030, bör förbättra korridorernas täckning av medlemsstaternas territorium och*** bör vara proportionerliga för att behålla en samstämd och effektiv utveckling och samordning av korridorerna. Av denna anledning bör stomnätskorridorernas längd inte öka med mer än 15 procent. ***Stomnätskorridorernas sträckning bör ta vederbörlig hänsyn till resultaten av den översyn av stomnäts genomförande som föreskrivs i artikel 54 i förordning (EU) nr 1315/2013. Översynen bör ta hänsyn till regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser i TEN-T som har övergetts eller avvecklats och till utvecklingen av det övergripande nätet samt konsekvenserna av Förenade kungarikets EU-utträde.***
- (10) Det är nödvändigt att uppmuntra till ***offentliga och privata*** investeringar som gynnar smart, ***driftskompatibel***, hållbar, ***multimodal***, inkluderande, ***tillgänglig*** säker och trygg mobilitet 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.
- (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

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).

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU¹ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen *för alla transportsätt* i unionen, i syfte att *så långt möjligt* minimera oljeberoendet och begränsa transporternas *miljö- och klimatpåverkan*, och krav på medlemsstaterna att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag² 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.

- (12) Kommissionen framhåller i sitt meddelande ”Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren”³ 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.
- (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 medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av projekt som berättigar till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden. *I slutet av den inledande fasen bör resurser som förs över till programmet utan att ha anslagits till ett transportinfrastrukturprojekt* tilldelas konkurrerande projekt i medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga

¹ 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).

² 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)0675).

³ COM(2018)0293.

projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

- (14) I linje med det gemensamma meddelandet [] från november 2017¹ understryks i den handlingsplan för militär rörlighet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik² att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergierna mellan försvarsbehoven och TEN-T *med det övergripande syftet att förbättra den militära rörligheten i unionen, med beaktande av en jämn geografisk fördelning och de potentiella vinsterna för civilskyddet*. I *enlighet med* handlingsplanen *överbäggde och validerade* rådet [] 2018 [] de militära kraven avseende transportinfrastrukturen³, och *2019 fastställde* kommissionen [] vilka delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för *dubbla användningsområden*, inklusive nödvändiga uppgraderingar av befintlig infrastruktur. Unionsfinansiering för att genomföra projekt för dubbla användningsområden bör inrättas genom programmet på grundval av [] arbetsprogram som anger de tillämpliga kraven enligt vad som definieras i handlingsplanen *eller någon annan vägledande förteckning över prioriterade projekt som medlemsstaterna fastställt i enlighet med handlingsplanen för militär rörlighet*.
- (15) *I TEN-T-riktlinjerna erkänns att det övergripande nätet säkerställer tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inklusive avlägsna regioner, öregioner och yttersta randområden*. I sitt meddelande ”Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden”⁴ framhåller kommissionen *vidare transport-, energi- och digitaliseringsbehoven* i de yttersta randområdena och nödvändigheten att erbjuda *tillräcklig* unionsfinansiering som passar dessa behov, inbegripet genom programmet, *via samfinansieringssatser på högst 70 %*.
- (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

¹ JOIN(2017)0041.

² JOIN(2018)0005.

³ *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU (ST 14770/18)*.

⁴ COM(2017)0623.

(uppskattade till 700 miljarder euro för perioden 2021–2027) är det lämpligt att använda unionens olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera mervärdet från de investeringar som får stöd från unionen. Detta kan uppnås genom en rationell investeringsprocess som synliggör transportprojektens planering och samstämmighet i flera olika relevanta unionsprogram, särskilt Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och InvestEU. Särskild hänsyn bör, om så är relevant, tas till de nödvändiga villkor som beskrivs i bilaga IV till förordning (EU) XXX [Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Europeiska havs- och fiskerifonden, samt ekonomiska regler för dessa och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet och Instrumentet för gränsförvaltning och visering (nedan kallad *förordningen om gemensamma bestämmelser*)].

- (17) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013¹ identifieras de prioriteringar för transeuropeisk energiinfrastruktur som behöver genomföras för uppnåendet av unionens energi- och klimatpolitiska mål, 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 kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigade till ekonomiskt stöd från unionen. ***Identifieringen av projekt av gemensamt intresse enligt den förordningen kommer även fortsättningsvis att följa principen om "energieffektivitet först" genom att projekten bedöms mot scenarier för energiefterfrågan som är fullt förenliga med EU:s energi- och klimatmål.***
- (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.

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).

- (19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar ett integrerat och gränsöverskridande samarbete om förnybar energi **och utveckling av ett smart och effektivt energisystem med lagrings- och efterfrågefleksibilitetslösningar som hjälper till att balansera nätet** 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 en ändrad politisk kontext **där en rättvis och lämplig social omställning ska säkerställas** med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.
- (20) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör omställning till **utsläppsnåla** energi- och mobilitetssystem och **som** förbättrar försörjningstryggheten **och syftar till att stärka unionens oberoende på energiområdet** är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen underströk särskilt i sitt meddelande om att stärka Europas energinät av den 23 november 2017¹ att elektriciteten, där förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030, i allt högre grad kommer att driva på minskningen av koldioxidutsläppen i sektorer där fossila bränslen tidigare dominerat, t.ex. transport, industri samt uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energiinfrastruktur i enlighet med detta **måste** inriktas mot projekt som rör sammanlänknings- och lagring av el och smarta nät **samt investeringar i gasinfrastruktur**. För att stödja unionens mål för minskade koldioxidutsläpp, **integrering av den inre marknaden och försörjningstrygghet** bör teknik och projekt som bidrar till omställningen 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) **Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör möjliggöra kostnadseffektiv utbyggnad av förnybar energi i unionen och uppnående av unionens bindande mål på minst 32 % förnybar energi år 2030 enligt artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001² samt bidra till strategisk**

¹ COM(2017)0718.

² **Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).**

spridning av innovativ teknik för förnybar energi. Några belysande exempel på teknik som är stödberättigande är förnybar produktion från land- och havsbaserad vindkraft, solenergi, hållbar biomassa, havsenergi, geotermisk energi eller kombinationer av dessa, nätanslutning för dessa tekniker samt andra aspekter såsom lagrings- eller konverteringsanläggningar. Stödberättigande åtgärder är inte begränsade till elsektorn utan kan omfatta andra energibärare och potentiell integrering av sektorer med t.ex. uppvärmning och kylning, kraft till gas, lagring och transport. I syfte att bevara flexibiliteten när det gäller tekniska framsteg och den tekniska utvecklingen är denna förteckning är inte uttömmande. Sådana projekt innebär inte nödvändigtvis en fysisk koppling mellan de samarbetande medlemsstaterna. Projekten kan vara belägna i endast en berörd medlemsstat, under förutsättning att de allmänna kriterierna i del IV i bilagan är tillämpliga.

- (20b) För att stödja gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi och marknadsgenomslaget för projekt bör kommissionen underlätta utvecklingen av gränsöverskridande projekt för förnybar energi. I energisektorn bör, vid otillräckligt marknadsgenomslag för gränsöverskridande projekt för förnybar energi, outnyttjade budgetmedel avsedda för gränsöverskridande projekt för förnybar energi användas för att uppfylla de mål för transeuropeiska energinät som fastställs i artikel 3.2 b i samband med åtgärder enligt artikel 9.3, innan man överväger att eventuellt använda dem till unionens finansieringsmekanism för förnybar energi enligt artikel 7.6.*
- (20c) Det behövs stöd till projekt för smarta nät som integrerar produktion, distribution eller förbrukning av el med hjälp av ett system för realtidsstyrning och som påverkar de gränsöverskridande energiflödena. Energiprojekten bör vidare spegla smarta näts centrala betydelse för energiomställningen, och stödet från programmet bör bidra till att övervinna de finansieringsunderskott som för närvarande hämmar investeringarna i en storskalig utbyggnad av teknik för smarta nät.*
- (20d) EU-stödet bör särskilt beakta gränsöverskridande sammanlänkningsprojekt av energinäten, bland annat de som krävs för att nå elsammanlänkningsmålet på 10 % för 2020 och målet på 15 % för 2030 enligt vad som fastställs i förordning*

(EU) 2018/1999¹. Utbyggnaden av elsammanlänknings är avgörande för att man ska kunna integrera marknaderna, möjliggöra mer förnybar energi i systemet och dra nytta av de olika portföljerna för efterfrågan och tillgång på förnybar energi, havsbaserade vindkraftsnät och smarta nät, samt integrera alla länder i en likvid och konkurrenskraftig energimarknad.

- (21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier och ge en grund för diversifiering av den ekonomiska verksamheten. 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 283/2014².
- (22) I meddelandet ”Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle”³ (nedan kallat *strategin för gigabitsamhället*) fastställs strategiska mål för 2025 med avseende på optimerade investeringar i infrastruktur för digital konnektivitet. ***Europaparlamentets och rådets*** direktiv

¹ ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).***

² 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).

³ COM(2016)0587.

(EU) 2018/1972¹ 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 i många områden i hela unionen inte heller fortsättningsvis kommer att vara kommersiellt bärkraftig till följd av olika faktorer, t.ex. avsides belägenhet, territoriella eller geografiska särdrag, låg befolkningstäthet och olika socioekonomiska faktorer, **och därför snarast möjligt behöver ägnas större uppmärksamhet**. Programmet bör därför justeras så att det bidrar till att de strategiska mål som fastställs i strategin för gigabitsamhället uppnås, **och samtidigt även eftersträva balans mellan och landsbygdens och städernas utveckling**, 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, bland annat genom deras samstämmighet med målen i meddelandet om strategin för gigabitsamhället, samt på den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället, med beaktande av konstaterade marknadsmisslyckanden och hinder för genomförande.
- (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, **även på landsbygden och i glesbefolkade områden**. 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 bör stödja åtkomst till **nät med mycket hög kapacitet, däribland 5G och andra ultramoderna konnektivitetssystem som kan tillhandahålla** gigabitkonnektivitet för dessa socioekonomiska drivkrafter, för

¹ **Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (EUT L 321, 17.12.2018, s. 36).**

att maximera de positiva effekter de har på hela ekonomin och samhället *inom sina områden*, bland annat genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster.

- (24a) ***Ej uppkopplade territorier inom unionens alla områden utgör flaskhalsar och outnyttjad potential på den digitala inre marknaden.*** I de flesta landsbygdsområden och avlägsna områden kan internetkonnektivitet av hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra en digital klyfta, isolering och avfolkning 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. 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 det har konstaterats en viss grad av marknadsmisslyckande som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. ***För att maximera synergier mellan de åtgärder som får stöd genom programmet bör vederbörlig hänsyn tas till koncentrationen av socioekonomiska drivkrafter i ett visst område och den finansieringsnivå som krävs för att skapa täckning. Programmet bör dessutom sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att senare fylla luckor i täckningen.***
- (25) Programmet bör dessutom, på grundval av framgången med initiativet WiFi4EU, fortsätta att stödja tillhandahållandet av kostnadsfri ***och säker*** lokal trådlös konnektivitet av hög kvalitet på centrala platser för det lokala offentliga livet, däribland 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 innovation. För att programmet ska få största möjliga genomslag bör det inriktas på att finansiera infrastrukturen. Enskilda digitala tjänster och tillämpningar, t.ex. sådana som omfattar olika tekniker för distribuerade liggare eller som använder artificiell intelligens, bör därför inte omfattas av programmet utan på lämpligt sätt hanteras genom andra***

instrument, såsom programmet för ett digitalt Europa. Det är också viktigt att maximera synergier 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-system**, särskilt för att möjliggöra för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa nyckelområden upplevs som mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området för uppkopplad mobilitet och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för detta program.

■

- (28) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter eller som förbinder europeiska öar, *yttersta randområden* eller utomeuropeiska *länder och* territorier, *inbegripet via unionens territorialvatten och medlemsstaternas exklusiva ekonomiska zon*, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät, *vilket också bidrar till territoriell sammanhållning*. Sådana projekt saknar dock ofta kommersiell bärkraft utan offentligt stöd. *Dessutom bör stöd vara tillgängligt för att komplettera europeiska högpresterande datorsystemresurser med adekvata anslutningar med terabitkapacitet.*

- (29) Åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör använda *bästa tillgängliga* teknik som är bäst lämpad för det specifika projektet *och som erbjuder* bästa balans ■ mellan senaste teknik i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nåttålighet och kostnadseffektivitet, och bör prioriteras genom arbetsprogram som beaktar de kriterier som fastställs i denna förordning. Utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet kan omfatta passiv infrastruktur för att maximera både socioekonomisk

nytta och miljönytta. Slutligen bör hänsyn tas till den potentiella spridningseffekten i form av konnektivitet när åtgärder prioriteras, t.ex. när ett påbörjat projekt kan förbättra affärsnyttan för framtida utbyggnad vilket leder till ytterligare täckning av territorier och befolkning i 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 transport-, energi- eller digitaliseringsinfrastruktur 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 eller nationella investeringsbanker eller andra utvecklingsinstitut och offentliga finansinstitut samt från privata finansinstitut och investerare, bland annat genom offentlig-privata partnerskap. ***Blandfinansiering bör bidra till att locka privata investeringar och förstärka 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. ***I transportsektorn bör blandfinansieringsinsatser inte överstiga 10 % av det särskilda anslaget i artikel 4.2 a i.***
- (31a) ***I transportsektorn bör blandfinansieringsinsatser kunna användas för åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet enligt vad som förtecknas i artikel 9.2 b.***
- (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 ***främja investeringar genom att*** ta itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala

investeringsituationer, *i synnerhet när åtgärder inte är kommersiellt bärkraftiga*, på ett proportionellt sätt och utan att duplicera eller utestänga privat finansiering, och de ska också ha ett klart europeiskt mervärde.

- (33) För att gynna en integrerad utveckling av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens forsknings- och innovationsprogram och de innovativa lösningar som sprids med stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa. I detta syfte kommer synergier med Horisont Europa att säkerställa att a) behov av forskning och innovation inom transport, energi och digitaliseringssektorn i EU identifieras och fastställs inom Horisont Europas strategiska planeringsprocess, b) Fonden för ett sammanlänkat Europa stöder införande och utbyggnad i stor skala av innovativa typer av teknik och lösningar inom 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 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 förvaltning¹ för Europaparlamentet och rådet under det årliga budgetförfarandet].
- (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

¹ EUT C 373, 20.12.2013, s. 1.

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 regler som antas av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 322 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) gäller för denna förordning. Dessa regler fastställs i budgetförordningen och bestämmer särskilt förfarandet för uppställning och genomförande av budgeten genom bidrag, upphandling, priser och indirekt genomförande samt föreskriver kontroller av finansiella aktörers ansvar. Regler som antas på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget gäller även skyddet av unionens budget vid generella brister när det gäller rättsstatsprincipen i medlemsstaterna, eftersom respekten för rättsstatsprincipen är en förutsättning för en sund ekonomisk förvaltning och en verkningsfull EU-finansiering.
- (37) Typerna av finansiering och metoderna för genomförande enligt denna förordning bör väljas ut på grundval av hur väl de bidrar till uppnåendet av åtgärdernas särskilda mål och åstadkommer resultat, med beaktande av framför allt kostnaderna för kontroller, den administrativa bördan och den förväntade risken för bristande efterlevnad. Detta bör inbegripa att man överväger användningen av enhetsbelopp, schablonsatser, bidrag till enhetskostnader samt 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.
- Urvalet av insatser och finansieringen av dessa bör uppfylla endast de villkor som föreskrivs i denna förordning och i budgetförordningen. Utan att avvika från budgetförordningen kan arbetsprogrammen föreskriva förenklade förfaranden.***
- (39a) ***I enlighet med budgetförordningen fastställs urvals- och tilldelningskriterierna i arbetsprogrammen. I transportsektorn bör ett projekts kvalitet och relevans bedömas även med hänsyn till dess förväntade 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 2988/95², rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96³ och rådets förordning (EU) 2017/1934⁴ 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

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

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

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) 2017/1371¹. 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.

- (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/EU²] är personer och enheter i utomeuropeiska länder och territorier (ULT) berättigade till finansiering, med förbehåll för programmets regler och mål och eventuella ordningar som gäller för den medlemsstat till vilken det berörda utomeuropeiska landet eller territoriet är knutet.
- (42) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, däribland föranslutningsstöd som följer av de åtaganden som gjorts mot bakgrund av meddelandet ”Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan”³.
- (43) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt. ***När det gäller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör samarbetet mellan en eller flera medlemsstater och ett tredjeland (inklusive***

¹ 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).

² Rådets beslut 2013/755/EU av den 25 november 2013 om associering av de utomeuropeiska länderna och territorierna med Europeiska unionen (ULT-beslutet) (EUT L 344, 19.12.2013, s. 1).

³ COM(2018) 65.

energigemenskapen) respektera de villkor som fastställs i artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/XXX [direktivet om förnybar energi] i fråga om behovet av en fysisk koppling till EU.

- (43a) *I kommissionens meddelande från oktober 2017 ”Offentlig upphandling i och utanför EU”¹ konstateras att EU är världens mest öppna marknad för offentlig upphandling men att EU-företag inte alltid har motsvarande tillträde i andra länder. Bidragsmottagare från FSE bör därför dra full nytta av de möjligheter till strategisk upphandling som ges i direktiv 2014/25/EU.*
- (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, *exempelvis om klimatspårning*, 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 för att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på programmets övergripande mål *och för att göra nödvändiga ändringar.*
- (45) Lämpliga övervaknings- och rapporteringsåtgärder *som medger insyn och ansvarsutkrävande* och inbegriper *mätbara* indikatorer bör införas för att *bedöma* och rapportera programmets framsteg mot de allmänna och särskilda mål som fastställs i denna förordning *och för att främja programresultaten*. Systemet för resultatrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat *lämpar sig för djupanalys av framsteg och svårigheter och att uppgifterna och resultaten* samlas in på ett effektivt och ändamålsenligt sätt och i god tid. Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionens medel för att samla in relevanta data för programmet.

¹ *Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Offentlig upphandling i och utanför EU (COM(2017)0572).*

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

- (45a) ***Programmet bör genomföras med hjälp av arbetsprogram. Kommissionen bör senast den 31 december 2020 anta de första fleråriga arbetsprogrammen med en tidtabell för ansökningsomgångarna för programmets tre första år, uppgifter om deras teman och en vägledande budget samt en framåtblickande ram som omfattar hela programperioden.***
- (46) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om antagande av arbetsprogram. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹.
- (47) I syfte att vid behov anpassa de indikatorer som används för övervakning av programmet, de vägledande procentsatser för budgetmedel som tilldelas vart och ett av de särskilda målen i transportsektorn och definitionen av stomnätskorridorerna, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändringar av delarna I, II och III i bilagan till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (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 913/2010² i fråga om förteckningen över godskorridorer, bör dock fortsätta att gälla.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (49) För att de genomförandeakter som föreskrivs i denna förordning ska kunna antas i tid 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.

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 definitionen i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU.
- ca) ***bidragsmottagare: en juridisk person med vilken en bidragsöverenskommelse har undertecknats.***
- d) *blandfinansieringsinsats*: åtgärder som stöds genom EU-budgeten, även inom ramen för blandfinansieringsinstrument i enlighet med artikel 2.6 i förordning (EU, Euratom) 2018/XXX (nedan kallad *budgetförordningen*), där icke-återbetalningspliktiga former av stöd och/eller finansieringsinstrument **och/eller budgetgarantier** från EU-budgeten kombineras med återbetalningspliktiga former av stöd från institutioner för

utvecklingsfinansiering eller andra offentliga finansinstitut, kommersiella finansinstitut och investerare.

- e) *övergripande nät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.
- f) *stomnät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
- g) *stomnätskorridor*: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013 och enligt förteckningen i del III i bilagan till den här förordningen.
- ga) *gränsöverskridande länk: inom transportsektorn ett projekt av gemensamt intresse som säkerställer kontinuitet för TEN-T-nätet mellan medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland.***
- gb) *felande länk: ett transportavsnitt som saknas för alla transportsätt i TEN-T-nätet eller ett transportavsnitt som ansluter stomnät eller övergripande nät till TEN-T-korridorerna och som hindrar TEN-T-nätets kontinuitet eller innehåller en eller flera flaskhalsar som påverkar TEN-T-nätets kontinuitet.***
- gc) *infrastruktur med dubbla användningsområden: en transportnätsinfrastruktur som tillgodoser både civila behov och försvarsbehov.***
- h) *gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi*: ett projekt som är stödberättigande eller kan vara stödberättigande inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan **minst två** medlemsstater eller arrangemang mellan **minst en medlemsstat** och **ett eller flera** tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 8, 9, 11 och 13 i direktiv (EU) 2018/2001 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: energieffektivitet först enligt vad som avses i artikel 2.18 i förordning (EU) 2018/1999.***

- i) *infrastruktur för digital konnektivitet*: nät med mycket hög kapacitet, 5G-system, lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet, stornät, 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 prestandaegenskaper, i form av t.ex. mycket höga datahastigheter och mycket hög datakapacitet, **kommunikationer med** låg latens, **ultrahög** tillförlitlighet eller stöd till ett stort antal anslutna enheter.
- k) *5G-korridor*: en transportled, i form av väg, järnväg **eller inre vattenväg**, som har full täckning från infrastruktur för digital konnektivitet och särskilt 5G-system, vilket ger möjlighet till oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster, t.ex. uppkopplad och automatiserad mobilitet, liknande smarta mobilitetstjänster för järnvägar **eller digital konnektivitet för inre vattenvägar**.
- 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, 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.
- 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 omgivning **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) 2018/172.
- r) *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster, inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.

Artikel 3

Mål

1. Programmet har det allmänna målet att **bygga**, utveckla, modernisera **och fullborda** de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp, **ökad europeisk konkurrenskraft, smart och hållbar tillväxt för alla, territoriell, social och ekonomisk sammanhållning samt tillträde till och integration av den inre marknaden** och med tonvikt på synergier mellan **transport-, energi- och digitaliseringssektorerna**.
2. Programmet har följande särskilda mål:
 - a) Inom transportsektorn:
 - i) Att **i enlighet med målen i förordning (EU) nr 1315/2013** bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva, sammanlänkade **och multimodala** nät och infrastruktur för smart, **driftskompatibel**, hållbar, inkluderande, **tillgänglig**, säker och trygg mobilitet.
 - ii) Att anpassa **delar av det transeuropeiska transportnätet med avseende på dubbla användningsområden för transportinfrastruktur i syfte att förbättra både den civila och den militära mobiliteten**.
 - 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 en minskning av koldioxidutsläppen **i ekonomin, främja**

energieffektivitet och säkerställa försörjningstrygghet, och att underlätta gränsöverskridande samarbete **på energiområdet, bland annat** inom förnybar energi.

- c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till **utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör** utbyggnaden av **säkra och trygga** nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stamnät 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, varav
 - 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 klustret för försvar, för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii.
 - b) **8 650 000 000 euro** för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, **varav 15 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, med förbehåll för marknadsgenomslaget. Om tröskelvärdet på 15 % nås ska kommissionen öka beloppet till 20 %, med förbehåll för marknadsgenomslaget.**

- 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 det belopp som avses i punkt 2 a ii.
 4. **Upp till 1 % av det** belopp som avses i punkt 1 får användas för tekniskt och administrativt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorsspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder till stöd för projektens förberedelser, **särskilt för att ge råd till projektansvariga om möjligheter till finansiering i syfte att hjälpa till med struktureringen av deras projektfinansiering.**
 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. **Belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska förvaltas i enlighet med denna förordning, med förbehåll för punkt 8 och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14.2 b.**
 8. **När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska, fram till den 31 december 2022, urvalet av de projekt som berättigar 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 till ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga, på konkurrensmässiga villkor, för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.**
 - 8a. **Det belopp som överförs från Sammanhållningsfonden får inte användas för att finansiera sektorsövergripande arbetsprogram och blandfinansieringsinsatser.**
 9. **Medel anslagna till medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning får på deras begäran överföras till programmet. Kommissionen ska förvalta dessa medel direkt i**

enlighet med [artikel 62.1 a] i budgetförordningen eller indirekt i enlighet med led c i den artikeln. Dessa medel ska användas till förmån för den berörda medlemsstaten.

9a. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4.9 får, i den digitala sektorn, resurser som anslås till medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning på deras begäran överföras till programmet, bland annat för att komplettera finansieringen av stödberättigande åtgärder enligt artikel 9.4 med upp till 100 % av de totala stödberättigande kostnaderna när detta är möjligt; detta ska dock inte påverka tillämpningen av principen om samfinansiering enligt artikel 190 i budgetförordningen eller reglerna för statligt stöd. Dessa resurser ska endast användas till förmån för den berörda medlemsstaten.

Artikel 5

Tredjeländer som är associerade till i programmet

1. Programmet ska vara öppet för följande tredjeländer:

- a) Medlemmar av Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), i enlighet med villkoren i EES-avtalet.
- b) Anslutande länder, kandidater och potentiella kandidater, i enlighet med de allmänna principer och villkor som fastställs för deras deltagande i unionens program i ramavtal och associeringsrådsbeslut för respektive land, eller liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som föreskrivs i avtal mellan unionen och dessa länder.
- c) Länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, i enlighet med de allmänna principer och villkor som fastställs för dessa länders deltagande i unionens program i enlighet med ramavtal och associeringsrådsbeslut för respektive land, eller liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som finns i avtal mellan unionen och dessa länder.
- d) Andra tredjeländer i enlighet med villkoren i ett särskilt avtal som omfattar 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 ömsesidigt tillträde 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 samt på de villkor som fastställs i arbetsprogrammen enligt 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 [62.1 c] i budgetförordningen.
2. Programmet får tillhandahålla finansiering i **form av bidrag och upphandling i enlighet med** budgetförordningen. Det får också **bidra till** blandfinansieringsinsatser i enlighet med InvestEU-förordningen och avdelning X i budgetförordningen. **I transportsektorn får unionens bidrag till blandfinansieringsinsatser inte överstiga 10 % av det budgetbelopp som anges i artikel 4.2 a i. I transportsektorn får blandfinansieringsinsatser användas för åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet enligt vad som förtecknas i artikel 9.2 b.**

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 ersätter förordningen om garantifonden] ska tillämpas.

Artikel 7

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska **bidra till att minska koldioxidutsläppen, fullborda den inre energimarknaden och öka försörjningstryggheten. Dessa projekt** ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan **minst två** medlemsstater eller arrangemang mellan **minst en medlemsstat** och **ett eller flera** tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 8, 9, 11 och 13 i direktiv (EU) 2018/2001. Dessa projekt ska identifieras 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, **utan att det påverkar tilldelningskriterierna enligt artikel 13**, precisera **de särskilda** urvalskriterierna och närmare fastställa processen för urval av projekt samt offentliggöra metoderna för hur projektens bidrag till de allmänna kriterierna ska bedömas och **hur kostnads-nyttoanalysen** enligt del IV i bilagan **ska göras**.
3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska berättiga till finansiering inom ramen för denna förordning.
4. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska berättiga till unionsfinansiering av bygg- och anläggningsarbeten om de uppfyller följande tilläggs-kriterier:

- a) Den projektspecifika kostnads-nyttanalyser enligt punkt 3 i del IV i bilagan **är obligatorisk för alla projekt som stöds, utförs på ett transparent, heltäckande och fullständigt sätt och** styrker att det finns betydande kostnadsbesparingar och/eller fördelar när det gäller systemintegration, **miljömässig hållbarhet**, 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.**
6. **Programmet ska möjliggöra samordnad finansiering via det möjliggörande ramverket för utbyggnad av förnybar energi enligt artikel 3.5 i direktiv (EU) 2018/2001 och samfinansiering via unionens finansieringsmekanism för förnybar energi enligt artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999.**

Kommissionen ska regelbundet bedöma utnyttjandet av medlen med avseende på referensbeloppet i artikel 4.2 b vid gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Om marknadsgenomslaget för gränsöverskridande förnybarhetsprojekt är otillräckligt ska, efter denna bedömning, outnyttjade budgetmedel avsedda för gränsöverskridande förnybarhetsprojekt användas för att uppfylla de mål för transeuropeiska energinät som fastställs i artikel 3.2 b i samband med stödberättigande åtgärder enligt artikel 9.3 och får från och med 2024 även användas för att samfinansiera unionens finansieringsmekanism för förnybar energi, som inrättats enligt förordning (EU) 2018/1999.

Kommissionen ska genom en genomförandeakt fastställa särskilda regler för samfinansiering mellan de delar i FSE som avser gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi och den finansieringsmekanism som inrättats genom artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999. Granskningsförfarandet enligt artikel 22 ska tillämpas.

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 förväntas lämna ett betydande bidrag till unionens strategiska konnektivitetsmål och/eller tillhandahålla nätinfrastruktur som stöder den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället samt den europeiska digitala inre marknaden.**
 - 1a. **Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska uppfylla nedanstående kriterier:**
 - a) **De ska bidra till det särskilda mål som anges i artikel 3.2 c.**
 - b) **De ska använda bästa tillgängliga teknik som är bäst lämpad för det specifika projektet och som erbjuder bästa balans i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nättålighet, cybersäkerhet och kostnadseffektivitet.**
2. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska berättiga till finansiering inom ramen för denna förordning.
3. Utan att det påverkar de tilldelningskriterier som fastställs i artikel 13 ska finansieringens prioritering fastställas med beaktande av följande kriterier:
 - a) Åtgärder som bidrar till **utbyggnad av och** tillgång till nät med mycket hög kapacitet, **däribland 5G och annan ultramodern teknik, i linje med EU:s strategiska konnektivitetsmål i områden där** socioekonomiska drivkrafter **är belägna** ska prioriteras, med beaktande av **deras konnektivitetsbehov och det ytterligare område, inklusive hushåll, som får täckning**, i enlighet med del V i bilagan. **Särskild utbyggnad för socioekonomiska drivkrafter kan stödjas, utom i de fall då detta är ekonomiskt oproportionerligt eller fysiskt ogenomförbart.**
 - b) Åtgärder som bidrar till att lokal trådlös konnektivitet av mycket hög kvalitet kan erbjudas i lokalsamhällen, i enlighet med del V i bilagan.

- c) ■ Åtgärder som bidrar till utbyggnaden av ■ 5G-korridorer längs större *transportleder*, bland annat *i* de transeuropeiska transportnäten, *ska* prioriteras *för* att säkerställa täckning längs större transportleder så att oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster möjliggörs, *med beaktande av den socioekonomiska relevansen i förhållande till befintliga installerade tekniska lösningar inom ramen för en framåtblickande strategi*. En vägledande förteckning över projekt som kan få stöd ingår i del V i bilagan.
- d) Projekt som syftar till utbyggnad *eller väsentlig uppgradering* av gränsöverskridande stomnät som länkar unionen till tredjeländer och stärker länkar *mellan nät för elektronisk kommunikation* inom unionens territorium, inklusive undervattenskablar, ska prioriteras utifrån i vad mån projektet väsentligt bidrar till ökad *prestanda*, tålighet och *mycket hög* kapacitet hos *dessa* elektroniska kommunikationsnät.
-
- 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.

KAPITEL III STÖDBERÄTTIGANDE

Artikel 9

Stödberättigande åtgärder

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som avses i artikel 3 berättigar till finansiering, *med beaktande av långsiktiga åtaganden om minskade koldioxidutsläpp*. Dessa åtgärder omfattar studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av programmet och de sektorsspecifika riktlinjerna. *Studier är stödberättigande endast när de rör projekt som är stödberättigande enligt detta program.*
2. I transportsektorn ska *endast* följande åtgärder berättiga till ekonomiskt stöd från unionen enligt denna förordning:

- a) Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade, **driftskompatibla och multimodala** nät **för utveckling av infrastruktur för järnväg, väg, inre vattenvägar och sjöfart.**
- i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, bland annat åtgärder som rör **gränsöverskridande länkar och felande länkar, såsom de som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen, samt** urbana knutpunkter, **multimodala logistikplattformar**, kusthamnar, inlandshamnar, järnvägs-/vägterminaler **och förbindelser till flygplatser** 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 arbetsprogrammen enligt artikel 19 i den här förordningen.
- ii) Åtgärder **som rör** gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, **såsom de** som förtecknas i del III **avsnitt 2** i bilagan till den här förordningen, **åtgärder som avses i del III avsnitt 3 i bilagan till den här förordningen, åtgärder som rör studier för att utveckla det övergripande nätet och åtgärder som rör kusthamnar och inlandshamnar i det övergripande nätet i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.**
- iiia) **Åtgärder för återupprättande av felande regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser i TEN-T som har övergetts eller avvecklats.**
- iiib) 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, bland annat åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler, **förbindelser till flygplatser och multimodala logistikplattformar** 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 ansluta det transeuropeiska nätet till 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, *tillgänglig*, 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 telematikillämpningar, ■ i enlighet med artikel 31 i förordning (EU) nr 1315/2013, *för respektive transportsätt, särskilt följande:*
- *För järnvägar: det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS).*
 - *För inre vattenvägar: flodinformationstjänster (RIS).*
 - *För vägtransporter: intelligenta transportsystem (ITS).*
 - *För sjötransporter: övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS) och e-tjänster för sjöfart, bland annat tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom en enda maritim kontaktpunkt, system för hamnsamverkan och relevanta tullinformationssystem.*
 - *För lufttransporter: flygledningssystem, särskilt de som följer av Sesar-systemet.*
- iii) Åtgärder till stöd för *hållbara* godstransporttjänster i enlighet med artikel 32 i förordning (EU) nr 1315/2013 *och åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg.*
- iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, bland annat automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för alternativa bränslen *för alla transportsätt*, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.

- v) Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet, särskilt när det gäller påverkan på korridorer/nät, **i enlighet med artikel 3 o i förordning (EU) nr 1315/2013, bland annat när det gäller att främja ökad godstrafik på järnväg, t.ex. genom möjligheter till automatisk spårviddsändring.**
 - va) **Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet, särskilt i urbana knutpunkter enligt definitionen i artikel 30 i förordning (EU) nr 1315/2013.**
 - vi) Åtgärder för genomförande av säker och trygg infrastruktur och mobilitet, i enlighet med artikel 34 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - vii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens tålighet, särskilt mot klimatförändringar och naturkatastrofer **och mot cybersäkerhetshot.**
 - viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet **inom alla transportsätt och** för alla användare, **särskilt 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 **och åtgärder som anpassar transportinfrastruktur för kontroller vid unionens yttre gränser, i syfte att underlätta trafikströmmarna.**
 - c) Inom ramen för det särskilda målet i artikel 3.2 a ii **och i enlighet med artikel 11a:** åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, till stöd för **nya eller befintliga delar av det transeuropeiska transportnätet som lämpar sig för militära transporter,** i syfte att **anpassa det till krav på infrastruktur med dubbla användningsområden** .
3. I energisektorn ska **endast** följande åtgärder berättiga till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
- a) Åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse enligt vad som fastställs i artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013.

- b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, **inklusive innovativa lösningar samt lagring av förnybar energi, och** utformningen av dem, enligt vad som definieras i del IV i bilagan till denna förordning, och under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 i denna förordning uppfylls.
4. I digitaliseringssektorn ska **endast** följande åtgärder berättiga till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
- a) Åtgärder till stöd för **utbyggnad av och tillgång till nät med mycket hög kapacitet, däribland 5G-system, som kan erbjuda** gigabitkonnektivitet **i områden där socioekonomiska drivkrafter är belägna.**
- b) Åtgärder till stöd för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet av mycket hög kvalitet i lokalsamhällen, utan kostnad och utan diskriminerande villkor.
- c) Åtgärder för genomförande av oavbruten täckning med 5G-system för alla större **transportleder**, inbegripet de transeuropeiska transportnäten.
- d) Åtgärder till stöd för utbyggnad av **nya eller väsentlig uppgradering av befintliga** stomnät, inklusive undervattenskablar, **inom och** mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer.
- 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 berättiga 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 som rör någon av de andra sektorerna men inte avser sådana stödberättigande åtgärder** som anges i artikel 9.2, 9.3 eller 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. De kriterier för stödberättigande som fastställs i denna artikel ska tillämpas utöver de kriterier som anges i artikel [197] i budgetförordningen.
2. Följande enheter är berättigade till stöd:
 - a) Rättsliga enheter som är etablerade i en medlemsstat, **däribland samriskföretag.**
 - b) Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som är associerat till programmet **eller i utomeuropeiska länder och territorier.**
 - c) Rättsliga enheter som skapats enligt unionslagstiftning och internationella organisationer om detta föreskrivs i arbetsprogrammen.
3. Fysiska personer är inte berättigade till stöd.
4. Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som inte är associerat till programmet kan i undantagsfall vara stödberättigade enligt programmet när det är nödvändigt för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse **inom**

transport, energi och digitalisering eller ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

5. ■ Endast förslag som lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av internationella organisationer, gemensamma företag eller offentliga eller privata företag eller organ, *däribland regionala eller lokala myndigheter*, är stödberättigande. ***Om en medlemsstat inte samtycker till en inlämning ska den meddela detta.***

En medlemsstat får besluta att förslag till ett särskilt arbetsprogram eller särskilda kategorier av ansökningar får lämnas in utan dess samtycke. I sådana fall ska detta på begäran av den berörda medlemsstaten anges i det berörda arbetsprogrammet och den berörda ansökningsomgången.

Artikel 11a

Särskilda krav för stödberättigande vid åtgärder för att anpassa TEN-T-nät till dubbla – civila och försvarsrelaterade – användningsområden

1. ***Åtgärder som bidrar till att anpassa TEN-T:s stamnät eller övergripande nät enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013 i syfte att möjliggöra dubbla – civila och försvarsrelaterade – användningsområden för infrastrukturen ska omfattas av följande tilläggskrav för stödberättigande:***
- a) ***Förslagen ska lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av rättsliga enheter som är etablerade i medlemsstater.***
 - b) ***Åtgärderna ska röra de avsnitt eller knutpunkter som identifierats av medlemsstaterna i bilagorna till "Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU", som antogs av rådet den 20 november 2018¹, eller någon annan förteckning som antagits därefter eller någon annan vägledande förteckning över prioriterade projekt som kan identifieras av medlemsstaterna i enlighet med handlingsplanen för militär rörlighet.***

¹ ST 13674/18.

- c) *Åtgärderna får röra både uppgradering av befintliga infrastrukturkomponenter och uppförande av nya infrastrukturkomponenter med beaktande av infrastrukturkraven enligt punkt 2.*
 - d) *Åtgärder som genomför en nivå av infrastrukturkrav som är högre än den nivå som krävs för dubbla användningsområden är stödberättigande; kostnaden för dessa ska dock endast vara stödberättigande upp till den kostnadsnivå som motsvarar den nödvändiga kravnivån för dubbla användningsområden. Åtgärder som rör infrastruktur som endast används för militära ändamål ska inte vara stödberättigande.*
 - e) *Åtgärder enligt denna artikel ska endast finansieras från beloppet i artikel 4.2 a iii.*
2. *Kommissionen ska anta en genomförandeakt som vid behov anger de infrastrukturkrav som gäller för vissa kategorier av åtgärder för infrastruktur med dubbla användningsområden samt utvärderingsförfarandet för de åtgärder som är kopplade till åtgärder för infrastruktur med dubbla – civila och försvarsrelaterade – användningsområden.*

Efter den interimsvärdering av programmet som föreskrivs i artikel 21.2 får kommissionen föreslå för budgetmyndigheten att pengar som inte anslagits ska överföras från artikel 4.2 a iii till artikel 4.2 a i.

KAPITEL III

BIDRAG

Artikel 12

Bidrag

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

Artikel 13

Tilldelningskriterier

1. **Öppna** tilldelningskriterier ska definieras i de arbetsprogram som avses i artikel 19 och i ansökningsomgångarna, med beaktande **endast** av följande element, i den mån det är tillämpligt:
 - a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser, **däribland klimatpåverkan** (nytta och kostnad **under projektets livscykel**), **samt analysens sundhet, omfattning och överskådlighet**.
 - b) Aspekter avseende innovation **och digitalisering**, säkerhet, driftskompatibilitet och åtkomlighet, **även för personer med nedsatt rörlighet** .
 - c) Den gränsöverskridande dimensionen, **nütintegrering och territoriell tillgänglighet, även för de yttersta randområdena och för öar**.
 - ca) **Europeiskt mervärde**.
 - d) Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
 - e) Åtgärdens mognad i fråga om projektutveckling.
 - ea) **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, *t.ex. sådana som orsakas av otillräcklig kommersiell bärkraft, höga initialkostnader* eller brist på marknadsfinansiering.
- ha) Potentialen för dubbla användningsområden inom ramen för militär mobilitet.*
- i) Samstämmighet med unionens energi- och klimatplaner och nationella energi- och klimatplaner, *däribland principen om energieffektivitet först.*
2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska, om så är relevant, beakta tåligheten mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.
3. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska, om så är relevant enligt vad som anges i arbetsprogrammen, säkerställa att åtgärder som stöds av programmet och som omfattar PNT-teknik (*Positioning, Navigation and Timing*) är tekniskt kompatibla med EGNOS/Galileo och Copernicus.
4. För transportsektorn ska bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna enligt punkt 1, i tillämpliga fall, säkerställa att de föreslagna åtgärderna är förenliga med arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakterna i enlighet med artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och beakta *det rådgivande* yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren i enlighet med artikel 45.8 i den förordningen. ***Bedömningen ska också undersöka om genomförandet av de åtgärder som finansieras av FSE riskerar att störa gods- och passagerarflödena på den sträcka som berörs av projektet och om dessa risker har begränsats.***
5. När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska de tilldelningskriterier som fastställs i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta villkoren i artikel 7.4.
6. När det gäller åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse avseende digital konnektivitet ska de tilldelningskriterier som fastställs i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta villkoren 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 högsta 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 målen enligt artikel 3.2 a i får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst 50 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, **för åtgärder till stöd för inre vattenvägar och driftskompatibilitet för järnvägar**, för åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet **och för åtgärder som anpassar transportinfrastruktur för kontroller vid unionens yttre gränser**, i enlighet med relevant unionslagstiftning. För åtgärder i de yttersta randområdena **ska samfinansieringssatserna fastställas till högst 70 %**.
 - aa) **För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda målen enligt artikel 3.2 a ii får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst 85 % om de nödvändiga medlen överförs till programmet i enlighet med artikel 4.9.**
 - b) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som avses i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser]. Dessa samfinansieringssatser får ökas till högst 85 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, **och för åtgärder som rör felande länkar**.
 - c) När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande länkar får de ökade högsta samfinansieringssatser som föreskrivs i leden a och b tillämpas endast på åtgärder som för sin planering och sitt genomförande kan påvisa en hög integreringsgrad i

samband med det tilldelningskriterium som avses i artikel 13.1 c, *till exempel* genom inrättande av ett gemensamt projektföretag, en gemensam administrativ struktur, en bilateral rättslig ram eller en genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013. *Dessutom får samfinansieringssatsen för projekt som genomförs av integrerade förvaltningsstrukturer, däribland samriskföretag, i enlighet med artikel 11.2, ökas med 5 %.*

3. För bygg- och anläggningsarbeten i energisektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
 - a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda målen enligt 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 70 %.*
 - b) Samfinansieringssatserna får ökas till högst 75 % för åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och som, med ledning av det underlag som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 347/2013, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller omfattar mycket innovativa lösningar.

4. För bygg- och anläggningsarbeten i digitaliseringssektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla: För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda målen enligt 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 70 %.* Samfinansieringssatserna får ökas upp till 50 % för åtgärder med en stark gränsöverskridande dimension, t.ex. oavbruten täckning med 5G-system längs större transportleder eller utbyggnad av stamnät mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer, och upp till 75 % för åtgärder för genomförande av gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter. Åtgärder för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet i lokalsamhällen *får, när de genomförs via bidrag till låga belopp*, finansieras genom ekonomiskt stöd från unionen med upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om samfinansiering.

5. Den högsta samfinansieringssatsen för åtgärder som avses i artikel 10.1 ska vara den högsta av respektive högsta samfinansieringssats för de sektorer som berörs. ***Dessutom får samfinansieringssatsen för dessa åtgärder ökas med 10 %.***

Artikel 15

Stödberättigande kostnader

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

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

Artikel 16

Kombinering av bidrag med andra finansieringskällor

1. Bidrag får användas tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken eller nationella investeringsbanker eller andra utvecklingsinstitut och offentliga finansinstitut samt från privata finansinstitut och investerare, bland annat 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, **om det gäller studier, eller två år, om det gäller bygg- och anläggningsarbeten**, efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.
 - b) Efter en översyn av framstegen med åtgärden har det konstaterats att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att åtgärdens mål sannolikt inte kommer att nås.
2. Bidragsöverenskommelsen får **ändras eller** sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.
3. **Innan ett beslut om nedsättning eller uppsägning av ett bidrag fattas, ska en helhetsbedömning av ärendet göras och de berörda bidragsmottagarna ska ges möjlighet att lägga fram sina synpunkter inom en rimlig tidsfrist.**
- 3a. **Tillgängliga åtagandebemyndiganden 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

Kumulativ, kompletterande och kombinerad finansiering

1. En åtgärd som har fått bidrag 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 62 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 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. För att skapa insyn och förutsägbarhet och förbättra projektens kvalitet ska kommissionen senast den 31 december 2020 anta de första fleråriga arbetsprogrammen med en tidtabell för ansökningsomgångarna för programmets tre första år, uppgifter om deras teman och en vägledande budget samt en framåtblickande ram som omfattar hela programperioden.**
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.

3. *I energisektorn ska särskild uppmärksamhet ägnas åt projekt av gemensamt intresse och därmed sammanhängande åtgärder som syftar till att ytterligare integrera den inre energimarknaden, avskaffa energiisolering och undanröja flaskhalsar i elnäten, med betoning på de projekt som bidrar till att uppnå sammanlänkingsmålet på minst 10 % senast 2020 och 15 % senast 2030 och projekt som bidrar till att synkronisera elsystemen med EU:s nät.*
- 3a. *I enlighet med artikel 200.2 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 får den behöriga utanordnaren där så är lämpligt organisera urvalsförfarandet i två steg enligt följande:*
 - a) *Sökandena ska lämna in ett förenklat underlag med relativt kortfattade uppgifter för ett förhandsurval av projekt utifrån en begränsad uppsättning kriterier.*
 - b) *Sökande som förhandsutvalts i det första steget ska lämna in ett fullständigt underlag efter det första stegets avslutande.*

Artikel 19a

Tilldelning av ekonomiskt stöd från unionen

1. *Efter varje ansökningsomgång på grundval av ett arbetsprogram enligt artikel 19 ska kommissionen i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 22 genom en genomförandeakt besluta om storleken på det ekonomiska stöd som ska tilldelas de utvalda projekten eller delar av dessa. Kommissionen ska fastställa villkor och förfaranden för deras genomförande.*
2. *Under genomförandet av bidragsöverenskommelserna ska kommissionen underrätta bidragsmottagarna och berörda medlemsstater om ändringar i bidragsbeloppen och de slutliga belopp som betalas ut.*
3. *Bidragsmottagarna ska lämna in rapporter i enlighet med respektive bidragsöverenskommelse utan förhandsgodkännande från medlemsstaterna. Kommissionen ska ge medlemsstaterna tillgång till rapporter avseende åtgärder som är belägna inom deras territorium.*

Artikel 20

Övervakning och rapportering

1. Indikatorer för rapportering om programmets uppfyllelse av de allmänna och särskilda målen i artikel 3 anges i del I i bilagan.
 2. För att säkerställa en effektiv bedömning av programmets framsteg när det gäller att uppnå målen ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 med avseende på att ändra del I i bilagan för att se över eller komplettera indikatorerna där så krävs och med avseende på 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 djupanalys av framstegen, bland annat i fråga om klimatspårning, och att de*** samlas in effektivt och ändamålsenligt sätt och i god tid. För detta ändamål ska proportionella rapporteringskrav ställas på mottagarna av unionens medel och, i förekommande fall, medlemsstaterna.
- 3a. Kommissionen ska förbättra den särskilda webbplatsen för offentliggörande i realtid av en karta med de projekt som håller på att genomföras tillsammans med relevanta upplysningar (konsekvensbedömningar, värde, bidragsmottagare, genomförande enhet, aktuellt läge) och ska lägga fram framstegsrapporter vartannat år. Framstegsrapporterna ska ta upp programmets genomförande utifrån dess allmänna och sektorsspecifika mål enligt artikel 3 och klargöra om de olika sektorerna är på rätt spår, 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.***

Artikel 21

Utvärdering

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

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

Artikel 22

Kommittéförfarande

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

Artikel 23

Delegerade akter

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 i denna förordning med avseende på följande:
 - a) **■ För att inrätta en ram för övervakning och utvärdering baserat på de indikatorer som anges i del I i bilagan.**
 -
 - d) **För att komplettera del IV i bilagan, när det gäller identifiering av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. För att upprätta och uppdatera förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.**
2. **Med förbehåll för artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 i denna förordning med avseende på följande:**

- a) *För att ändra del III i bilagan när det gäller fastställande av transportkorridorer i stornätet och i förväg identifierade avsnitt i det övergripande nätet.*
- b) *För att ändra del V i bilagan när det gäller identifiering av projekt av gemensamt intresse som avser digital konnektivitet.*

Artikel 24

Utövande av delegeringen

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

Artikel 25

Information, kommunikation och publicitet

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

Artikel 26

Skydd av unionens ekonomiska intressen

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

KAPITEL VI
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.

Kommissionen ska se över ändamålsenligheten och den politiska samstämmigheten i förordning (EU) nr 347/2013 och lägga fram en utvärdering för Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen senast den 31 december 2020. I utvärderingen ska kommissionen bland annat beakta unionens energi- och klimatmål för 2030, EU:s långsiktiga mål att minska koldioxidutsläppen samt principen om energieffektivitet först. Utvärderingen får, om så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om revidering av den förordningen.

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 ...

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, sammanlänkade och multimodala nät och infrastruktur för smart, driftskompatibel , hållbar, inkluderande, tillgänglig , säker och trygg mobilitet	Antal gränsöverskridande och felande länkar som åtgärdas genom stöd från FSE (inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser, multimodala plattformar , kusthamnar, inlandshamnar, förbindelser till flygplatser och järnvägs-/vägterminaler i TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet)
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till digitalisering av transporter, särskilt genom utbyggnad av ERTMS, flodinformationstjänster (RIS), ITS, VT MIS/e-tjänster för sjöfart och Sesar
		Antal leveranspunkter för alternativa bränslen som inrättas eller uppgraderas med stöd från FSE
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till säkra transporter
		Antal FSE-åtgärder som bidrar till tillgänglighetsanpassning av transporter för personer med nedsatt rörlighet
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till att minska buller från godstransporter på järnväg
	Anpassning till transportinfrastruktur med dubbla användningsområden	Antal komponenter i form av transportinfrastruktur som anpassas till krav på dubbla användningsområden

	<i>(civila och militära)</i>	<i>(civila och militära)</i>
--	------------------------------	------------------------------

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

DEL II: VÄGLEDANDE PROCENTSATSER FÖR TRANSPORTSEKTORN

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Stomnätskorridorer och *vägledande förteckning över* i förväg identifierade *gränsöverskridande länkar och felande länkar*

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

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

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

Stomnätskorridoren "North Sea–Baltic"		
Sträckning	Luleå–Helsingfors–Tallinn–Riga Ventspils–Riga Riga–Kaunas Klaipeda–Kaunas–Vilnius Kaunas–Warszawa Gränsen till Vitryssland–Warszawa–Łódź/Poznań– Frankfurt/Oder–Berlin–Hamburg–Kiel Łódź–Katowice/Wrocław Gränsen till Ukraina–Rzeszów –Katowice–Wrocław–Falkenberg– Magdeburg Szczecin/Świnoujście–Berlin–Magdeburg–Braunschweig– Hannover Hannover–Bremen–Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover–Osnabrück–Hengelo–Almelo–Deventer–Utrecht Utrecht–Amsterdam Utrecht–Rotterdam–Antwerpen Hannover/ Osnabrück –Köln–Antwerpen	
Gränsöverskridande <i>länkar</i>	Tallinn–Riga–Kaunas–Warszawa: Rail Baltic – ny helt driftskompatibel linje med UIC- spårvidd	Järnväg
	Świnoujście/Szczecin–Berlin	Järnväg/inre vattenvägar
	Korridoren Via Baltica (Estland– Lettland–Litauen–Polen)	Väg
Felande <i>länkar</i>	Kaunas–Vilnius: Del av Rail Baltic – ny helt driftskompatibel linje med UIC-spårvidd	Järnväg
	Warszawa/Idzikowice– Poznań/Wrocław, inbegripet anslutningar till den planerade	

	centrala knutpunkten för transporter	
	Kielkanalen	Inre vattenvägar
	Berlin–Magdeburg–Hannover, Mittellandkanal, kanaler i västra Tyskland	
	Rhen, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Stomnätskorridoren ”North Sea–Mediterranean”		
Sträckning	<p>Gränsen till Förenade kungariket–Dublin–Shannon Foynes/Cork Shannon Foynes/Dublin/Cork–Le Havre/Calais Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/ Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam</p> <p>■ ■</p> <p>Gränsen till Förenade kungariket–Lille–Bryssel Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen–Bryssel–Luxemburg Luxemburg–Metz–Dijon–Macon–Lyon–Marseille Luxemburg–Metz–Strasbourg–Basel Antwerpen/Zeebrugge–Gent–Calais/Dunkerque/Lille–Paris– Rouen–Le Havre</p>	
Gränsöverskridande länkar	Bryssel–Luxemburg–Strasbourg	Järnväg
	Terneuzen–Gent	Inre vattenvägar
	Nätet Seine–Escaut och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Seine, Escaut och Meuse	
	Korridoren Rhen–Schelde	
Felande länkar	Albertkanaal/Canal Albert och Canal Bochoit-Herentals	Inre vattenvägar

--	--	--

Stomnätskorridoren "Orient/East-Med"		
Sträckning	<p>Hamburg–Berlin</p> <p>Rostock–Berlin–Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven–Magdeburg–Dresden</p> <p>Dresden–Ústí nad Labem–Mělník/Prag–Lysá nad Labem/Poříčany–Kolín</p> <p>Kolín–Pardubice–Brno–Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Timișoara–Craiova–Calafat–Vidin–Sofia</p> <p>Sofia–gränsen till Serbien/gränsen till Nordmakedonien</p> <p>Sofia–Plovdiv–Burgas/gränsen till Turkiet</p> <p>■ Gränsen till Turkiet–Alexandroupoli–Kavala–Thessaloniki–Ioannina–Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Gränsen till Nordmakedonien–Thessaloniki</p> <p>Sofia–Thessaloniki–Aten–Pireus/Ikonio–Heraklion–Lemesos (Vasiliko)–Lefkosia/Larnaka</p> <p>Aten–Patras/Igoumenitsa</p>	
Gränsöverskridande länkar	Dresden–Prag/ Kolín	Järnväg
	Wien/Bratislava–Budapest	
	Békéscsaba–Arad– Timișoara	
	Craiova –Calafat–Vidin–Sofia–Thessaloniki	
	Sofia–gränsen till Serbien/gränsen till Nordmakedonien	
	Gränsen till Turkiet–Alexandroupoli	
	Gränsen till Nordmakedonien –Thessaloniki	
	Ioannina–Kakavia (gränsen till Albanien)	Väg
Drobeta-Turnu Severin/Craiova		

	Vidin–Montana	
	Sofia–gränsen till Serbien	
	Hamburg–Dresden–Prag– Pardubice	Inre vattenvägar
█	█	

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

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

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

2. **Vägledande förteckning över** i förväg identifierade **gränsöverskridande länkar** i det övergripande nätet

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

Dublin/Letterkenny– Gränsen till Förenade kungariket	Väg
Pau–Huesca	Järnväg
Lyon–gränsen till Schweiz	Järnväg
Athus–Mont-Saint-Martin	Järnväg
Breda–Venlo–Viersen–Duisburg	Järnväg
Antwerpen–Duisburg	Järnväg
Mons–Valenciennes	Järnväg
Gent–Terneuzen	Järnväg
Heerlen–Aachen	Järnväg
Groningen–Bremen	Järnväg
Stuttgart–gränsen till Schweiz	Järnväg
Gallarate/Sesto Calende–gränsen till Schweiz	Järnväg
Berlin–Rzepin/Horka–Wrocław	Järnväg
Prag–Linz	Järnväg
Villach–Ljubljana	Järnväg
Pivka–Rijeka	Järnväg
Plzeň–České Budějovice–Wien	Järnväg
Wien– Győr	Järnväg
Graz– Celldömlk –Győr	Järnväg
Neumarkt-Kallham–Mühldorf	Järnväg
Amber-korridoren (Polen–Slovakien–Ungern)	Järnväg
Korridoren Via Carpathia (gränsen till Vitryssland/Ukraina–Polen–Slovakien–Ungern–Rumänien)	Väg
Focşani–gränsen till Moldavien	Väg
Budapest–Osijek–Svilaj (gränsen till Bosnien-Hercegovina)	Väg
Faro–Huelva	Järnväg
Porto–Vigo	Järnväg
Giurgiu–Varna	Järnväg
Svilengrad–Pithio	Järnväg

3. **Komponenter av det övergripande nätet i medlemsstater som inte har landgräns till någon annan medlemsstat**

DEL IV: IDENTIFIERING AV GRÄNSÖVERSKRIDANDE PROJEKT INOM OMRÅDET FÖRNYBAR ENERGI

1. Mål för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska främja gränsöverskridande samarbete mellan medlemsstater på området för planering, utveckling och kostnadseffektivt utnyttjande av förnybara energikällor **samt underlätta deras integrering genom energilagransanläggningar med syftet att bidra till unionens långsiktiga strategi för minskade koldioxidutsläpp.**

2. Allmänna kriterier

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

- a) Det ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan **minst två** medlemsstater och/eller mellan **minst en medlemsstat och ett eller flera** tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna **8, 9, 11 och 13** i direktiv (EU) **2018/2001**.
- b) Det ska ge kostnadsbesparingar inom utbyggnaden av förnybar energi och/eller fördelar avseende systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation, i jämförelse med ett liknande projekt **eller ett projekt för förnybar energi** som skulle ha genomförts på egen hand av någon av de deltagande medlemsstaterna.
- c) De potentiella övergripande fördelarna med samarbete är större än kostnaderna, även på lång sikt, enligt en bedömning på grundval av den kostnads-nyttoanalys som avses i punkt 3 och med tillämpning av den metod som avses i artikel [7].

3. Kostnads-nyttoanalys

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

e) Försörjningstrygghet.

- f) Luftföroreningar och andra lokala föroreningar, *såsom effekter på den lokala naturen och miljön.*
- g) Innovation.

4. Process

1. Projektansvariga, inbegripet medlemsstater, som potentiellt kan vara stödberättigade genom ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan *minst två* medlemsstater och/eller mellan *minst en medlemsstat* och *ett eller flera* tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna **8, 9, 11 och 13** i direktiv **(EU) 2018/2001**, 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 mot 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.

2. *Kommissionen ska inrätta och leda en grupp för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bestående av en företrädare för varje medlemsstat och en för kommissionen. Gruppen ska anta sin egen arbetsordning.*
3. *Minst en gång om året ska kommissionen anordna en urvalsprocess för gränsöverskridande projekt och ska efter utvärdering tillställa den grupp som anges i punkt 3 en förteckning över stödberättigande projekt inom området förnybar energi som uppfyller kriterierna i artikel 7 och i punkt 5.*

4. *Den grupp som avses i punkt 3 ska ges relevant information, såvida den inte är kommersiellt känslig, om de stödberättigande projekten i den förteckning som kommissionen skickat när det gäller följande kriterier:*
- *En bekräftelse på att alla projekt uppfyller kriterierna för stödberättigande och urval.*
 - *Information om den samarbetsmekanism som ett projekt hänför sig till och information om i vilken utsträckning ett projekt stöds av en eller flera medlemsstater.*
 - *En beskrivning av projektets mål, inklusive uppskattad kapacitet (i kW) och, om informationen finns tillgänglig, produktion av förnybar energi (i kWh per år) samt totala projektkostnader och angivna stödberättigande kostnader i euro.*
 - *Information om det förväntade EU-mervärdet i enlighet med punkt 2 b i denna bilaga och om förväntade kostnader och fördelar samt det förväntade EU-mervärdet i enlighet med punkt 2 c i denna bilaga.*
5. *Gruppen får till sina möten bjuda in ansvariga för stödberättigande projekt, tredjeländer som deltar i stödberättigande projekt och andra berörda parter, beroende på vad som är lämpligt.*
6. *På grundval av utvärderingsresultaten ska gruppen enas om ett utkast till förteckning över projekt som ska bli gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, och denna ska antas i enlighet med punkt 8.*
7. *Kommissionen ska anta den slutliga förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi genom en delegerad akt på grundval av det utkast till förteckning som avses i punkt 7 och med beaktande av punkt 10, och ska på sin webbplats offentliggöra förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Denna förteckning ska ses över vid behov och minst vartannat år.*

8. *Gruppen ska övervaka genomförandet av projekten i den slutliga förteckningen och lägga fram rekommendationer om hur eventuella förseningar i genomförandet ska åtgärdas. De ansvariga för de utvalda projekten ska för detta ändamål tillhandahålla information om genomförandet av sina projekt.*
9. Kommissionen ska vid urvalet av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi sträva efter ■ att säkerställa en lämplig geografisk balans vid identifieringen av *sådana* projekt ■ . Regionala grupperingar får användas vid identifieringen av projekt.
10. 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.

■

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

1. Gigabitkonnektivitet, *däribland 5G och annan ultramodern 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, bland annat *det ytterligare område som får täckning, inklusive hushåll*. De tillgängliga budgetmedlen ska anslås till medlemsstaterna på ett geografiskt balanserat sätt.

Förtur ska ges åt åtgärder som bidrar till *gigabitkonnektivitet, däribland 5G och annan ultramodern konnektivitet, för följande:*

- ■ 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.
- ■ 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 skolsystemen, och därigenom förbättra läranderesultaten, stärka rättvisan och öka effektiviteten².
- *Oavbruten täckning med trådlöst 5G-bredband i alla stadsområden senast 2025.*

¹ Se även ”Meddelande från kommissionen om en digital omvandling av vård och omsorg på den digitala inre marknaden, om medborgarinflytande och ett hälsosammare samhälle” (COM(2018)0233).

² Se även ”Meddelande från kommissionen om handlingsplanen för digital utbildning”, COM(2018)0022.

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 enligt stycket nedan, som kan planera och övervaka installationen av lokala trådlösa accesspunkter på offentliga platser inomhus eller utomhus, samt under minst tre år säkerställa finansieringen av driftskostnaderna.
- Åtgärderna bygger på digitala nät med mycket hög kapacitet som ger användare möjlighet till en internetupplevelse av mycket hög kvalitet som
- är kostnadsfri och utan diskriminerande villkor, lättåtkomlig, säker och bygger på senaste och bästa tillgängliga utrustning och kan erbjuda användarna konnektivitet med hög hastighet, och
- stöder *utbredd och icke-diskriminerande* tillgång till innovativa digitala tjänster.
- Åtgärderna använder en gemensam visuell identitet som ska tillhandahållas av kommissionen och länkar till *flerspråkiga* relevanta verktyg online.
- ***Åtgärderna underlättar utbyggnad av 5G-anpassade trådlösa accesspunkter med kort räckvidd, enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/1972, för att uppnå synergier, öka kapaciteten och förbättra användarupplevelsen.***
- 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.

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).

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.

Samordning och enhetlighet kommer, om så är relevant, att säkerställas med FSE-åtgärder som stöder socioekonomiska drivkrafters tillgång till nät med mycket hög kapacitet som kan tillhandahålla gigabitkonnektivitet, **däribland 5G och annan ultramodern konnektivitet.**

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

I enlighet med de mål om gigabitsamhället som kommissionen fastställt för att säkerställa att större landtransportleder har oavbruten 5G-täckning senast 2025¹ 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 CAM²-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 korridorer³.

Vidare får åtgärder som stöder utbyggnaden av stomnät, bland annat med undervattenskablar, i medlemsstaterna och mellan unionen och tredjeländer eller förbinder europeiska öar i enlighet med artikel 9.4 d också stöd för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan vital infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät.

¹ Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle (COM(2016)0587).

² Uppkopplad och automatiserad mobilitet (CAM, *Connected and Automated Mobility*).

³ Avsnitt i kursivstil finns utanför stomnätsskorridorerna i TEN-T, men ingår i 5G-korridorerna.

Stomnätskorridoren "Atlantic"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Porto–Vigo
	Merida–Evora
	Paris–Amsterdam–Frankfurt
	Aveiro–Salamanca
	San Sebastian–Biarritz
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Metz–Paris–Bordeaux–Bilbao–Vigo–Porto–Lissabon
	Bilbao–Madrid–Lissabon
	Madrid–Merida–Sevilla–Tarifa
Utbyggnad av stomnät, bland annat med undervattenskablar	Azorerna/Madeira–Lissabon
Stomnätskorridoren "Baltic–Adriatic"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Gdańsk–Warszawa–Brno–Wien–Graz–Ljubljana– Koper –Trieste

Stomnätskorridoren "Mediterranean"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Budapest–Zagreb–Ljubljana–Rijeka–Split– <i>Dubrovnik</i>
	<i>Ljubljana–Zagreb–Slavonski Brod–Bajakovo (gränsen till Serbien)</i>
	<i>Slavonski Brod–Đakovo–Osijek</i>
	<i>Montpellier–Narbonne–Perpignan– Barcelona–Valencia–Malaga–Tarifa med förlängning till Narbonne–Toulouse</i>
<i>Utbyggnad av stomnät, bland annat med undervattenskablar</i>	<i>Nät med undervattenskablar: Lissabon– Marseille–Milano</i>
Stomnätskorridoren "North Sea–Baltic"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	<i>Warszawa–Kaunas–Vilnius</i>
	<i>Kaunas–Klaipėda</i>
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Tallinn–<i>Riga</i>–Kaunas–<i>gränsen mellan Litauen och Polen</i>–Warszawa
	<i>Gränsen mellan Vitryssland och Litauen– Vilnius–Kaunas–Klaipėda</i>
	<i>Via Carpathia: Klaipėda–Kaunas–Ełk–Białystok–Lublin– Rzeszów–Barwinek–Košice</i>
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
	Bratislava– Košice
	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	
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Frankfurt (M)–Passau–Wien–Bratislava–Budapest–Osijek–Vukovar–Bukarest–Constanta
	Bukarest–Iasi
	Karlsruhe–München–Salzburg–Wels
	Frankfurt (M)–Strasbourg

Stomnätskorridoren "Scandinavian–Mediterranean"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Uleåborg–Tromsö Oslo–Stockholm–Helsingfors
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Åbo–Helsingfors–gränsen till Ryssland
	Oslo–Malmö–Köpenhamn–Hamburg– Würzburg–Nürnberg–München–Rosenheim– Verona–Bologna–Neapel–Catania–Palermo
	Stockholm–Malmö
	Neapel–Bari–Taranto
	Aarhus–Esbjerg–Padborg