

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2021/1153**(2021. gada 7. jūlijs),****ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. un 194. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Lai sasniegtu pārdomātu, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, sekmētu darbvietu radīšanu un ievērotu ilgtermiņa dekarbonizācijas saistības, Savienībai tās transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē ir vajadzīga mūsdienīga, multimodāla un augstas veiktspējas infrastruktūra, lai palīdzētu savienot un integrēt Savienību un visas tās salas un reģionus, tostarp tās nošķirtos, tālākos, perifēros, kalnu un mazapdzīvotus reģionus. Minētajiem savienojumiem būtu jāpalīdz uzlabot personu brīvu pārvietošanos un preču, kapitāla un pakalpojumu brīvu apriti. Eiropas komunikāciju tīkliem būtu jāatvieglo pārobežu savienojumi, jāsekmē lielāka ekonomiskā, sociālā un teritoriālā kohēzija un jāveicina konkurētspējīgāka un ilgtspējīgāka sociālā tirgus ekonomika un klimata pārmaiņu apkarošana.
- (2) Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ("EISI") mērķis ir paātrināt ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklu jomā un stimulēt gan publiskā, gan privātā sektora finansējuma piesaisti, vienlaikus palielinot juridisko noteiktību un ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. EISI būtu jārada iespēja pilnībā izmantot sinerģijas starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari, tādējādi stiprinot Savienības darbības efektivitāti un ļaujot pēc iespējas samazināt īstenošanas izmaksas.
- (3) EISI būtu arī jāveicina Savienības rīcība pret klimata pārmaiņām un jāatbalsta ekoloģiski un sociāli ilgtspējīgi projekti, tostarp attiecīgā gadījumā – darbības, kas saistītas ar klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos tām. Jo īpaši būtu jāpastiprina EISI ieguldījums Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ietvaros pieņemtā Parīzes nolīguma ⁽⁴⁾ ("Parīzes nolīgums") mērķu un uzdevumu, kā arī klimata un enerģētikas jomas 2030. gada mērķu sasniegšanā un ilgtermiņa dekarbonizācijas mērķa jomā.
- (4) EISI būtu jānodrošina augsts pārredzamības līmenis un sabiedriskā apspriešana saskaņā ar piemērojamiem Savienības un valstu tiesību aktiem.
- (5) Ņemot vērā to, cik svarīgi ir pret klimata pārmaiņām cīnīties atbilstoši Savienības saistībām īstenot Parīzes nolīgumu un Apvienoto Nāciju Organizācijas Ilgtspējīgas attīstības mērķus, plānots, ka šī regula palīdzēs integrēt rīcību klimata politikas jomā un sasniegt vispārēju mērķrādītāju, proti, ar vismaz 30 % no Savienības budžeta izdevumiem atbalstīt klimata mērķu sasniegšanu. Turklāt šai regulai būtu jāpalīdz panākt mērķi, proti, 2024. gadā 7,5 % no gada izdevumiem saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmas ("DFS") 2021.–2027. gadam atvēlēt bioloģiskās daudzveidības mērķiem un 2026. un 2027. gadā bioloģiskās daudzveidības mērķiem atvēlēt 10 % no gada izdevumiem saskaņā ar DFS 2021.–2027. gadam, vienlaikus ņemot vērā starp klimata un bioloģiskās daudzveidības mērķiem pastāvošo pārklāšanos. Ar EISI darbībām būtu jāpalīdz veidot 60 % no tā kopējā finansējuma klimata mērķiem, pamatojoties *inter alia* uz šādiem koeficientiem: i) 100 % izdevumiem, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, uzlādes infrastruktūru, alternatīvajām un ilgtspējīgām degvielām, mazākpiesārņojoša pilsētu transporta, elektropārvadi,

⁽¹⁾ OV C 440, 6.12.2018., 191. lpp.⁽²⁾ OV C 461, 21.12.2018., 173. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 17. aprīļa nostāja (OV C 158, 30.4.2021., 884. lpp.) un Padomes 2021. gada 14. jūnija nostāja pirmajā lasījumā (OV C 276, 9.7.2021., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2021. gada 6. jūlija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).⁽⁴⁾ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

elektroenerģijas uzglabāšanu, viedo energotīklu, CO₂ transportēšanu un atjaunojamo energoresursu enerģiju; ii) 40 % iekšzemes ūdensceļiem un multimodalājiem pārvadājumiem, kā arī gāzes infrastruktūrai, ar noteikumu, ka tā ļauj palielināt atjaunojamā ūdeņraža vai biometāna izmantošanu. Detalizētajiem klimata jomas izdevumu izsekošanas koeficientiem, kas tiek piemēroti, attiecīgā gadījumā būtu jāatbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1060 ⁽⁵⁾ I pielikumā izklāstītajiem koeficientiem. Sagatavojot un īstenojot EISI, tiks apzinātas attiecīgās darbības, un tās tiks atkārtoti novērtētas saistībā ar attiecīgajiem izvērtējumu un pārskatīšanas procesiem. Lai novērstu, ka infrastruktūra nav pasargāta no potenciālām ilgtermiņa klimata pārmaiņu sekām, un nodrošinātu, ka ar projektu saistīto siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas ir iekļautas projekta ekonomiskā aspekta izvērtēšanā, ar EISI atbalstītajiem projektiem attiecīgā gadījumā būtu jāpanāk klimatgatavība, ievērojot norādījumus, kas Komisijai būtu jāizstrādā saskaņoti ar norādījumiem, kuri izstrādāti citām Savienības programmām.

- (6) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 8. pantu Savienībai visās savās darbībās jātiecas novērst nevienlīdzību starp sievietēm un vīriešiem un sekmēt vienlīdzību. Dzimumu līdztiesība, kā arī vienlīdzīgas tiesības un iespējas visiem un minēto mērķu integrēšana būtu jāņem vērā un jāveicina EISI novērtēšanā, sagatavošanā, īstenošanā un uzraudzībā.
- (7) Lai izpildītu ziņošanas pienākumus, attiecībā uz Savienības līdzekļu izmantošanu nolūkā atbalstīt pasākumus, ko veic, lai īstenotu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/2284 ⁽⁶⁾ mērķus, būtu jāapzina izdevumi, kuri ir saistīti ar emisiju vai gaisu piesārņojošo vielu samazināšanu saskaņā ar minēto direktīvu.
- (8) Svarīgs EISI uzdevums ir palielināt sinerģijas un papildināmību starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari. Minētajā nolūkā EISI būtu jāparedz tādu darba programmu pieņemšana, ar kurām varētu pievērsties īpašām intervences jomām, piemēram, attiecībā uz satiklotu un automatizētu mobilitāti vai ilgtspējīgām alternatīvajām degvielām. Digitālās komunikācijas iespēju nodrošināšana varētu būt neatņemama daļa enerģētikas un transporta jomas kopīgu interešu projektā. Turklāt katrā nozarē EISI būtu jāparedz iespēja atzīt par atbilstīgiem dažus sinerģētiskus elementus, kas saistīti ar citu nozari, ja šāda pieeja uzlabo ieguldījumu sociālekonomisko ieguvumu. Būtu jāstimulē sinerģijas starp nozarēm, nosakot dotācijas piešķiršanas kritērijus darbību atļaušanai, kā arī palielinot līdzfinansējumu.
- (9) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ⁽⁷⁾ ir izklāstītas pamatnostādnes par Eiropas transporta tīklu ("TEN-T") ("TEN-T pamatnostādnes"), kurās noteikta TEN-T infrastruktūra, paredzētas prasības, kurām tai jāatbilst, un paredzēti pasākumi TEN-T īstenošanai. Jo īpaši minētajās pamatnostādnēs paredzēts, ka pamattīkls tiks pabeigts līdz 2030. gadam, izveidojot jaunu infrastruktūru un būtiski modernizējot un atjaunojot esošo infrastruktūru, kas vajadzīga, lai nodrošinātu tīklu nepārtrauktību.
- (10) Lai nodrošinātu savienotību visā Savienībā, EISI finansētajām darbībām, kas veicina kopīgu interešu projektu izstrādi transporta nozarē, vajadzētu būt balstītām uz visu transporta veidu papildināmību, lai nodrošinātu efektīvus, savstarpēji savienotus un multimodālus tīklus. Tām būtu jāietver arī ceļi tajās dalībvalstīs, kurās joprojām ir būtiska vajadzība pēc ieguldījumiem, lai pabeigtu to TEN-T autoceļu pamattīklu.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1060 (2021. gada 24. jūnijs), ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu Plus, Kohēzijas fondu, Taisnīgas pārkārtošanās fondu un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma, migrācijas un integrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Finansiāla atbalsta instrumentu robežu pārvaldībai un vīzu politikai (OV L 231, 30.6.2021., 159. lpp.).

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2284 (2016. gada 14. decembris) par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK (OV L 344, 17.12.2016., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (11) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES, Euratom) 2018/1046⁽⁸⁾ ("Finanšu regula") 193. panta 2. punktu dotāciju var piešķirt par jau uzsāktu darbību ar noteikumu, ka pieteikuma iesniedzējs var pierādīt, ka darbību nepieciešams uzsākt pirms dotāciju nolīguma parakstīšanas. Tomēr izmaksas, kas radušās pirms dotācijas pieteikuma iesniegšanas dienas, nav attiecināmās izmaksas, izņemot pienācīgi pamatotus izņēmuma gadījumus. Lai izvairītos no jebkādiem traucējumiem Savienības atbalsta sniegšanā, kuri varētu kaitēt Savienības interesēm, vajadzētu būt iespējai uz noteiktu laiku DFS 2021.–2027. gadam darbības sākumā izmaksas, kas radušās saistībā ar darbībām, kuras atbalsta ar šo regulu un kuras jau ir uzsāktas, uzskatīt par attiecināmām no 2021. gada 1. janvāra pat tad, ja tās radušās pirms dotācijas pieteikuma iesniegšanas.
- (12) Lai sasniegtu *TEN-T* pamatnostādņēs noteiktos mērķus, prioritārā kārtā ir jāatbalsta pašreizējie *TEN-T* projekti, kā arī pārrobežu savienojumi un iztrūkstošo savienojumu izveide un attiecīgos gadījumos jānodrošina, ka atbalstītās darbības atbilst koridoru darba plāniem, kas izveidoti, ievērojot Regulu (ES) Nr. 1315/2013, un vispārējai tīkla attīstībai veikspējas un sadarbības ziņā.
- (13) Jo īpaši Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) pilnīgai izvēšanai pamattīklā līdz 2030. gadam, kā paredzēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013, ir vajadzīgs, lai tiktu pastiprināts Savienības līmeņa atbalsts un stimulēta privāto investoru dalība.
- (14) Turklāt lidostu savienojums ar *TEN-T* pamattīklu ir svarīgs priekšnoteikums sekmīgai *TEN-T* pamattīkla pabeigšanai un efektīvas intermodalitātes nodrošināšanai. Tādēļ prioritāte būtu jāpiešķir šādu savienojumu izveidei, kur to nav.
- (15) Lai īstenotu pārrobežu darbības, ir vajadzīga augsta līmeņa integrācija attiecībā uz plānošanu un īstenošanu. Neuzsverot nevienu no turpmāk uzskaitītajiem piemēriem, šo integrāciju varētu apliecināt, izveidojot atsevišķu projekta uzņēmumu, kopīgu pārvaldības struktūru, kopuzņēmumu, divpusēju tiesisko regulējumu, regulējumu, kas balstīts uz īstenošanas aktu, ievērojot Regulas (ES) Nr. 1315/2013 47. pantu, vai izveidojot jebkādu cita veida sadarbību. Būtu jāatbalsta integrētu pārvaldes struktūru, ieskaitot kopuzņēmumu, izveide, tostarp, izmantojot augstāka līmeņa līdzfinansējumu.
- (16) Pašlaik izstrādājamo *TEN-T* īstenošanas pasākumu racionalizēšanā būtu jāatbalsta efektīvāka kopīgu interešu projektu īstenošana transporta jomā.
- (17) Lai atspoguļotu pieaugošās transporta plūsmas un *TEN-T* attīstību, būtu jāveic pamattīkla koridoru un iepriekš identificēto posmu pielāgošana. Šādiem pielāgojumiem pamattīkla koridoros nebūtu jāietekmē pamattīkla pabeigšana līdz 2030. gadam, tiem būtu jāuzlabo koridoru pārklājums dalībvalstu teritorijā un vajadzētu būt proporcionāliem, lai saglabātu koridoru attīstības un koordinēšanas konsekvensi un iedarbīgumu. Tāpēc pamattīkla koridoru garumam nebūtu jāpalielinās par vairāk kā 15 %. Pamattīkla koridoru pielāgošanā pienācīgā kārtā būtu jāņem vērā tādi reģionāli pārrobežu dzelzceļa savienojumi *TEN-T* tīklā, kuri ir pamesti vai demontēti, kā arī citas izmaiņas visaptverošajā tīklā un Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības ietekme.
- (18) Ir jāveicina publiskie un privātie ieguldījumi visos transporta veidos, lai veicinātu viedu, sadarbībspējīgu, ilgtspējīgu, multimodālu, iekļaujošu, piekļūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti visā Savienībā. 2017. gada 31. maija paziņojumā "Eiropa kustībā: Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem" Komisija nāca klajā ar plašu iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir uzlabot satiksmes drošību, veicināt viedo

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) 2018/1046 (2018. gada 18. jūlijs) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, ar kuru groza Regulas (ES) Nr. 1296/2013, (ES) Nr. 1301/2013, (ES) Nr. 1303/2013, (ES) Nr. 1304/2013, (ES) Nr. 1309/2013, (ES) Nr. 1316/2013, (ES) Nr. 223/2014, (ES) Nr. 283/2014 un Lēmumu Nr. 541/2014/ES un atceļ Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012 (OV L 193, 30.7.2018., 1. lpp.).

ceļu maksas sistēmu popularitāti, mazināt CO₂ emisijas, gaisa piesārņojumu un satiksmes pārslodzi, popularizēt satīklotu un autonomu mobilitāti un nodrošināt darbiniekiem pienācīgus darba apstākļus un atpūtas laiku. Minētajām iniciatīvām attiecīgā gadījumā būtu jāpiešķir Savienības finansiālais atbalsts ar EISI starpniecību.

- (19) *TEN-T* pamatnostādņēs attiecībā uz jaunām tehnoloģijām un inovāciju ir prasīts, lai *TEN-T* veicinātu visu transporta veidu dekarbonizāciju, stimulējot energoefektivitāti un alternatīvo degvielu izmantošanu, vienlaikus ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES⁽⁹⁾ ir izveidota vienota pasākumu sistēma alternatīvo degvielu infrastruktūras visiem transporta veidiem ieviešanai Savienībā, lai pēc iespējas samazinātu atkarību no fosilā kurināmā un mazinātu transporta ietekmi uz vidi un klimatu. Minētajā direktīvā ir arī noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2025. gada 31. decembrim ir jānodrošina publiski pieejami uzlādes vai uzpildes punkti. Kā izklāstīts Komisijas 2017. gada 8. novembra paziņojumā “Mazemisju mobilitātes realizācija Eiropas Savienībā, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus”, ir vajadzīgs visaptverošs pasākumu kopums, lai veicinātu mazemisju mobilitāti, tostarp, ja tirgus apstākļi nerada pietiekamu stimulu, finansiāls atbalsts.
- (20) Komisija 2018. gada 17. maija paziņojuma “Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīknota un tīra” kontekstā uzsvēra, ka automatizētie transportlīdzekļi un progresīvas savienojamības sistēmas uzlabos transportlīdzekļu drošību, koplietošanu un pieejamību visiem pilsoņiem, arī tiem, kuriem patlaban varbūt nav iespēju izmantot mobilitātes pakalpojumus, piemēram, veciem cilvēkiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šajā sakarā Komisija ierosināja arī “ES stratēģisku rīcības plānu par ceļu satiksmes drošību” un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/96/EK⁽¹⁰⁾ grozījumu.
- (21) Lai uzlabotu transporta projektu pabeigšanu mazāk attīstītās tīkla daļās, piešķirums no Kohēzijas fonda, ko reglamentē ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1058⁽¹¹⁾, būtu jāpārvieto uz EISI, lai finansētu transporta projektus dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda. Sākotnējā posmā attiecībā uz 70 % no pārvietotā budžeta, piešķirot līdzekļus finansējuma saņemšanai atbilstīgajiem projektiem, būtu jāņem vērā Kohēzijas fonda piešķirumi dalībvalstīm. Atlikušie 30 % no pārvietotā budžeta konkursa kārtībā būtu jāpiešķir iespējami lielākajam skaitam projektu, ko īsteno dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, piešķirot prioritāti pārrobežu savienojumiem un trūkstošo savienojumu izveidei. Dalībvalstīm būtu piemērojama vienlīdzīga attieksme, un pienācīgi būtu jāņem vērā nelabvēlīgās sekas, kuras izriet no pastāvīgas ģeogrāfiskās neaizsargātības. Komisijai būtu jāatbalsta dalībvalstis, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, to pūlēs sagatavot piemērotus atbilstīgo projektu sarakstus, jo īpaši stiprinot attiecīgo valsts pārvaldes iestāžu institucionālo spēju.
- (22) Eiropadome 2020. gada 21. jūlija secinājumos vienojās, ka – plašākā DFS 2021.–2027. gadam kontekstā –1 384 000 000 EUR (2018. gada cenās) no EISI jāizmanto trūkstošo galveno pārrobežu dzelzceļa savienojumu pabeigšanai starp kohēzijas valstīm, lai atbalstītu iekšējā tirgus darbību, un ka minētajai summai ir jāpiemēro līdzfinansējuma noteikumi par pārvietošanu no Kohēzijas fonda uz EISI.
- (23) Ievērojot 2017. gada 10. novembra kopīgo paziņojumu “Militārās mobilitātes uzlabošana Eiropas Savienībā”, 2018. gada 28. marta kopīgajā paziņojumā par militārās mobilitātes rīcības plānu tika uzsvērts, ka transporta infrastruktūras politika rada skaidru izdevību uzlabot sinerģijas starp aizsardzības vajadzībām un *TEN-T* ar kopējo mērķi uzlabot militāro mobilitāti visā Savienībā, ņemot vērā ģeogrāfisko līdzsvaru un iespējamās civilās aizsardzības ieguvumus. Saskaņā ar militārās mobilitātes rīcības plānu Padome 2018. gadā apsvēra un validēja

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp.).

⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1058 (2021. gada 24. jūnijs) par Eiropas Reģionālās attīstības fondu un Kohēzijas fondu (OV L 231, 30.6.2021., 60. lpp.).

militārās prasības saistībā ar transporta infrastruktūru, un 2019. gadā Komisijas dienesti norādīja tās *TEN-T daļas*, kas ir piemērotas divējādam lietojumam, tostarp esošai infrastruktūrai nepieciešamos uzlabojumus. Savienības finansējums divējāda lietojuma projektiem būtu jāsteno ar EISI starpniecību, pamatojoties uz darba programmām, ņemot vērā piemērojamās prasības, kas noteiktas militārās mobilitātes rīcības plāna kontekstā, un jebkuru turpmāku indikatīvu prioritāro projektu sarakstu, ko dalībvalstis nosaka saskaņā ar minēto plānu.

- (24) *TEN-T* pamatnostādnes atzīst, ka visaptverošais tīkls nodrošina visu Savienības salu un reģionu, tostarp nošķirto un tālāko reģionu, piekļūstamību un savienotību. Turklāt 2017. gada 24. oktobra paziņojumā "Stiprāka un atjaunota stratēģiskā partnerība ar ES tālākajiem reģioniem" Komisija uzsvēra tālāko reģionu īpašās transporta, enerģētikas un digitālās vajadzības un nepieciešamību nodrošināt atbilstošu Savienības finansējumu minēto vajadzību apmierināšanai, tostarp, ar EISI starpniecību piemērojot līdzfinansējuma likmes līdz, augstākais, 70 %.
- (25) Ņemot vērā būtiskās ieguldījumu vajadzības, kas jāizpilda, lai panāktu progresu virzībā uz *TEN-T* pamattīkla pabeigšanu līdz 2030. gadam (tās tiek lēstas 350 miljardu EUR apmērā laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam) un *TEN-T* visaptverošā tīkla pabeigšanu līdz 2050. gadam, kā arī dekarbonizācijas, digitalizācijas un pilsētattīstības ieguldījumu vajadzības (tās tiek lēstas 700 miljardu EUR apmērā laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam), ir lietderīgi izmantot dažādās Savienības finansēšanas programmas un instrumentus pēc iespējas efektīvāk, tādējādi maksimāli palielinot Savienības atbalstīto ieguldījumu pievienoto vērtību. Tas tiktu panākts ar racionalizētu ieguldījumu procesu, kas veicina transporta jomas plānošanas pamanāmību un saskaņotību attiecīgajās Savienības programmās, proti, EISI, Eiropas Reģionālās attīstības fondā (ERAF), Kohēzijas fondā un programmā *InvestEU*. Attiecīgā gadījumā jo īpaši būtu jāņem vērā veicinošie nosacījumi, kas uzskaitīti Regulas (ES) 2021/1060 IV pielikumā.
- (26) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 347/2013 ⁽¹²⁾ ir noteiktas Eiropas energoinfrastruktūras prioritātes, kas jāsteno, lai sasniegtu Savienības enerģētikas un klimata politikas mērķus, apzināti kopīgu interešu projekti, kas vajadzīgi, lai īstenotu minētās prioritātes, un izklāstīti pasākumi attiecībā uz atļauju piešķiršanu, sabiedrības iesaistīšanu un regulējumu, kuru mērķis ir paātrināt un/vai atvieglot minēto projektu īstenošanu, tostarp noteikti kritēriji, saskaņā ar kuriem šādi projekti ir atbilstīgi Savienības finansiālā atbalsta saņemšanai. Kopīgu interešu projektu apzināšanā saskaņā ar minēto regulu turpinās ievērot principu "energoefektivitāte pirmajā vietā", novērtējot projektus salīdzinājumā ar enerģijas pieprasījuma scenārijiem, kuri pilnībā atbilst Savienības enerģētikas un klimata mērķiem.
- (27) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001 ⁽¹³⁾ ir uzsvērta vajadzība izveidot veicinošu satvaru, kas ietver Savienības fondu labāku izmantošanu, ar skaidru atsauci uz veicinošām darbībām, lai atbalstītu pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.
- (28) Lai gan tīkla infrastruktūras pabeigšana joprojām ir prioritāte, kuras nolūks ir atjaunojamo energoresursu enerģijas attīstīšana, pārrobežu sadarbības integrēšana atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā un viedas un efektīvas energosistēmas izveide, kas ietver uzglabāšanas un pieprasījumsreakcijas risinājumus, kuri palīdzētu sabalansēt tīklu, tā atspoguļo pieeju, kas pieņemta ar paketi "Tīru enerģiju ikvienam Eiropā", ar kopēju atbildību sasniegt vērienīgu mērķrādītāju atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā 2030. gadā un mainīto politikas kontekstu, nodrošinot godīgu un atbilstošu pāreju, ar vērienīgiem ilgtermiņa dekarbonizācijas mērķiem.
- (29) Ņemot vērā Savienības dekarbonizācijas programmu, būtiskas ir inovatīvas infrastruktūras tehnoloģijas, kas veicina pāreju uz mazemisiu enerģētikas un mobilitātes sistēmām un kas uzlabo enerģijas piegādes drošību, vienlaikus cenšoties panākt lielāku Savienības enerģētisko neatkarību. Konkrētāk, Komisija 2017. gada 23. novembra paziņojumā "Eiropas energotīklu nostiprināšana" uzsvēra, ka, ņemot vērā, ka atjaunojamo energoresursu enerģija līdz 2030. gadam veidos pusi no saražotās enerģijas, elektroenerģijas loma arvien vairāk būs virzīt to nozaru dekarbonizāciju, kurās līdz šim dominēja fosilais kurināmais, piemēram, transporta, rūpniecības, kā arī siltumapgādes un aukstumapgādes nozarē, un ka tāpēc Eiropas energoinfrastruktūras politikā arvien lielāks uzsvars

⁽¹²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 347/2013 (2013. gada 17. aprīlis), ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 (OV L 115, 25.4.2013., 39. lpp.).

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

ir jāliek uz ieguldījumiem elektroenerģijas starpsavienojumos, elektroenerģijas akumulācijā, viedo energotīklu projektos un gāzes infrastruktūrā. Lai atbalstītu Savienības dekarbonizācijas mērķus, iekšējā tirgus integrāciju un enerģijas piegādes drošību, pienācīga vērība un prioritāte būtu jāpiešķir tehnoloģijām un projektiem, kas veicina pāreju uz mazemisiju ekonomiku. Komisija izvirzīs mērķi palielināt to viedo energotīklu, inovatīvu elektroenerģijas akumulācijas, kā arī CO₂ transportēšanas pārrobežu projektu skaitu, kuri atbalstāmi saskaņā ar EISI.

- (30) Pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā jāveicina atjaunojamo energoresursu enerģijas rentabla izvēršana Savienībā un tas, ka tiks sasniegts saistošais Savienības mērķis, proti, panākt vismaz 32 % atjaunojamo energoresursu enerģijas 2030. gadā, kā minēts Direktīvas (ES) 2018/2001 3. pantā, un jāsekmē stratēģiska inovatīvu tehnoloģiju ieviešana attiecībā uz atjaunojamo energoresursu enerģiju. Ilustratīvi atbilstīgo tehnoloģiju piemēri cita starpā ir atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošana no piekrastes un atkrastes vēja enerģijas, saules enerģijas, ilgtspējīgas biomasas, okeāna enerģijas, ģeotermālās enerģijas vai to kombinācijas, to pieslēgumi tīklam un papildu elementi, piemēram, uzglabāšanas vai pārveides iekārtas. Atbilstīgās darbības attiecas ne tikai uz elektroenerģijas nozari, bet var attiekties uz citiem enerģijas nesējiem un iespējamu nozaru savienojumu, piemēram, ar siltumapgādi un aukstumapgādi, enerģijas pārvēršanu gāzē, uzglabāšanu un transportēšanu. Šis uzskaitījums nav izsmelošs, lai saglabātu elastību saistībā ar tehnoloģiju modernizāciju un attīstību. Šādi projekti ne obligāti ietver fizisku saikni starp dalībvalstīm, kuras sadarbojas. Minētie projekti var atrasties tikai vienas no iesaistītajām dalībvalstīm teritorijā ar noteikumu, ka tiek piemēroti šīs regulas pielikuma IV daļas vispārējie kritēriji.
- (31) Lai atbalstītu pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā un projektu ieviešanu tirgū, Komisijai būtu jāveicina pārrobežu projektu izstrāde atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā. Enerģētikas nozarē, ja pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā nav pietiekami ieviesti tirgū, pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā paredzētais neizmantotais budžets būtu jāizmanto, lai sasniegtu Eiropas enerģētikas tīklu mērķus attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kā paredzēts Regulā (ES) Nr. 347/2013, pirms tiek apsvērta iespēja izmantot Savienības atjaunojamo energoresursu enerģijas finansēšanas mehānismu, kas izveidots Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1999 ⁽¹⁴⁾.
- (32) Ir jāatbalsta viedo energotīklu projekti, kas integrē elektroenerģijas ražošanu, sadali vai patēriņu, izmantojot reāllaika sistēmu pārvaldību un ietekmējot pārrobežu elektroenerģijas plūsmas. EISI atbalstam šādiem projektiem būtu arī jāatspoguļo viedo energotīklu būtiskā nozīme enerģētikas pārkārtošanā un būtu jāpalīdz pārvarēt finansējuma trūkumu, kurš pašlaik kavē ieguldījumus viedo energotīklu tehnoloģijas plašā izmantošanā.
- (33) Savienības atbalsta kontekstā īpaša uzmanība būtu jāpievērš pārrobežu energotīklu starpsavienojumiem, tostarp tiem, kas nepieciešami, lai sasniegtu 10 % elektroenerģijas starpsavienojumu mērķi 2020. gadā un 15 % mērķi 2030. gadā, kas noteikti Regulā (ES) 2018/1999. Elektroenerģijas starpsavienotāju uzstādīšana ir izšķiroša tirgu integrācijai un energoizolācijas izbeigšanai, ļaujot iekļaut sistēmā vairāk atjaunojamo energoresursu enerģijas un tādējādi gūstot labumu no to citādā pieprasījuma un atjaunojamo energoresursu piedāvājuma portfeļa, kā arī no atkrastes vēja tīkliem un viedajiem elektrotīkliem, integrējot visas valstis likvīdā un konkurences enerģētikas tirgū.
- (34) Digitālā vienotā tirgus izveide ir atkarīga no pamatā esošās digitālās savienojamības infrastruktūras. Savienības rūpniecības digitalizācija un, piemēram, transporta, enerģētikas, veselības aprūpes un valsts pārvaldes nozares modernizācija ir atkarīga no vispārējas piekļuves uzticamiem, cenas ziņā pieejamiem, augstas un ļoti augstas veiktspējas tīkliem. Digitālā savienojamība ir kļuvusi par vienu no izšķirošajiem faktoriem ekonomisko, sociālo un teritoriālo atšķirību novēršanā, atbalstot vietējās ekonomikas modernizāciju un nodrošinot pamatu saimniecisko

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

darbību dažādošanai. EISI intervences apmērs digitālās savienojamības infrastruktūras jomā būtu jāpielāgo, lai atspoguļotu tās pieaugošo nozīmīgumu ekonomikai un sabiedrībai kopumā. Tāpēc ir jānosaka kopīgu interešu digitālās savienojamības infrastruktūras projekti, kas ir vajadzīgi, lai sasniegtu Savienības digitālā vienotā tirgus mērķus, un jāatceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 283/2014 ⁽¹⁵⁾.

- (35) Komisijas 2016. gada 14. septembra paziņojumā “Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienojamība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību” (“Gigabitu sabiedrības stratēģija”) ir izklāstīti stratēģiskie mērķi 2025. gadam nolūkā optimizēt digitālās savienojamības infrastruktūrā veiktos ieguldījumus. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/1972 ⁽¹⁶⁾ mērķis *inter alia* ir radīt normatīvo vidi, kas stimulē privātos ieguldījumus digitālās savienojamības tīklos. Tomēr ir skaidrs, ka izvērstie tīkli joprojām nebūs komerciāli dzīvotspējīgi daudzās jomās visā Savienībā dažādu faktoru dēļ, piemēram, nošķirtības un teritoriālās vai ģeogrāfiskas specifikas, maza iedzīvotāju blīvuma un dažādu sociālekonomisko faktoru dēļ, un tādēļ tiem steidzami jāpievērš lielāka uzmanība. Tāpēc EISI būtu jāpielāgo, lai veicinātu to stratēģisko mērķu sasniegšanu, kuri noteikti Gigabitu sabiedrības stratēģijā un kuri ir vērsti uz to, lai veicinātu līdzsvaru starp attīstību laukos un pilsētās, un lai papildinātu atbalstu, ko ļoti augstas veiktspējas tīklu izvēršanai sniedz citas programmas, jo īpaši ERAF, Kohēzijas fonds un programma *InvestEU*.
- (36) Lai gan visi digitālās savienojamības tīkli, kas savienoti ar internetu, būtībā ir Eiropas mēroga tīkli, galvenokārt, pateicoties to lietotņu un pakalpojumu darbībai, ko tie nodrošina, sniedzot atbalstu ar EISI starpniecību, prioritāte būtu jāpiešķir darbībām, kurām ir vislielākā paredzamā ietekme uz digitālo vienoto tirgu, *inter alia* tās pielāgojot Gigabitu sabiedrības stratēģijā noteiktajiem mērķiem, kā arī uz ekonomikas un sabiedrības digitālo pārveidi, ņemot vērā novērotās tirgus nepilnības un īstenošanas šķēršļus.
- (37) Skolas, universitātes, bibliotēkas, vietējās, reģionālās vai valsts pārvaldes iestādes, galvenie sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, slimnīcas un medicīnas centri, transporta mezgli un uzņēmumi, kas plaši izmanto digitālās tehnoloģijas, ir subjekti un vietas, kas var ietekmēt būtiskas sociālekonomiskās norises teritorijās, kurās tie atrodas, tostarp lauku apvidos un mazapdzīvotās vietās. Šādiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem jābūt gigabitu savienojamības avangardā, lai mājsaimniecībām, uzņēmumiem un vietējām kopiņām Savienībā nodrošinātu piekļuvi vislabākajiem pakalpojumiem un lietotnēm. EISI būtu jāatbalsta piekļuve ļoti augstas veiktspējas tīkliem, tostarp 5G sistēmām un citiem modernākās savienojamības veidiem, kas spēj nodrošināt gigabitu savienojamību minētajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, lai maksimāli palielinātu to pozitīvo ietekmi plašākā ekonomikā un sabiedrībā šajās jomās, tostarp, palielinot lietotāju pieprasījumu pēc savienojamības un pakalpojumiem.
- (38) Nesavienotas teritorijas visā Savienībā ir problemātiskie posmi un neizmantots potenciāls digitālajam vienotajam tirgum. Lielākajā daļā lauku un attālo apgabalu augstas kvalitātes interneta savienojamībai var būt svarīga nozīme digitālās plaisas, izolētības un depopulācijas novēršanā, samazinot gan preču piegādes, gan pakalpojumu sniegšanas izmaksas un daļēji kompensējot nošķirtību. Augstas kvalitātes interneta savienojamība ir nepieciešama jaunām ekonomiskām iespējām, piemēram, precīzajai lauksaimniecībai vai bioekonomikas attīstīšanai lauku apgabalos. EISI būtu jāsekmē tas, ka visām mājsaimniecībām Savienībā gan laukos, gan pilsētās tiek nodrošināta ļoti augstas veiktspējas fiksēta vai bezvadu savienojamība, īpaši koncentrējoties uz tās izvēršanu jomās, kur vērojamas noteikta līmeņa tirgus nepilnības, ko var novērst, izmantojot zemas intensitātes dotācijas. EISI atbalstīto darbību sinerģijas būtu maksimāli jāpalielina, pienācīgi ņemot vērā sociālekonomisko virzītājspēku koncentrācijas līmeni attiecīgajā teritorijā un pārklājuma nodrošināšanai vajadzīgā finansējuma līmeni. Turklāt EISI būtu jāizvirza mērķis nodrošināt mājsaimniecību un teritoriju pilnīgu pārklājumu, jo vēlākā laikā novērst trūkumus teritorijā, kurā jau ir nodrošināts pārklājums, ir ekonomiski neizdevīgi.

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 283/2014 (2014. gada 11. marts) par pamatnostādņēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā, ar ko atceļ Lēmumu Nr. 1336/97/EK (OV L 86, 21.3.2014., 14. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/1972 (2018. gada 11. decembris) par Eiropas Elektronisko sakaru kodeksa izveidi (OV L 321, 17.12.2018., 36. lpp.).

- (39) Turklāt, ņemot vērā *WiFi4EU* iniciatīvas panākumus, EISI būtu jāturpina atbalstīt bezmaksas, drošas, augstas kvalitātes, vietējas bezvadu savienojamības nodrošināšanu vietējās sabiedriskās dzīves centros, tostarp attiecībā uz subjektiem, kam ir sabiedriska misija, piemēram, publiskām iestādēm un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī plašai sabiedrībai piekļūstamās vietās ārpus telpām, lai popularizētu Savienības digitālo redzējumu vietējās kopienās.
- (40) Digitālā infrastruktūra ir svarīgs atspēriena punkts inovācijai. Lai maksimāli palielinātu EISI ietekmi, tas būtu jākoncentrē uz digitālās infrastruktūras finansēšanu. Tāpēc individuāli digitālie pakalpojumi un lietotnes, piemēram, tādi, kuros izmanto dažādas sadalītās virsrāmātas tehnoloģijas vai mākslīgo intelektu, būtu jāizslēdz no EISI darbības jomas, un tā vietā attiecīgā gadījumā tiem būtu jāpievēršas citos instrumentos, piemēram, programmā "Digitālā Eiropa", kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/694 ⁽¹⁷⁾. Svarīgi ir arī maksimāli palielināt sinerģijas starp dažādām programmām.
- (41) Lai gaidāmie nākamās paaudzes digitālie pakalpojumi, piemēram, lietu interneta pakalpojumi un digitālās lietotnes, kas, paredzams, radīs būtiskus ieguvumus dažādām nozarēm un sabiedrībai kopumā, būtu dzīvotspējīgi, ir vajadzīgs nepārtraukts pārrobežu pārklājums ar 5G sistēmām, jo īpaši lai lietotājiem un priekšmetiem būtu iespēja saglabāt savienojumu ar internetu, atrodoties kustībā. Tomēr joprojām nav skaidrības par izmaksu dalīšanas scenārijiem saistībā ar 5G izvēršanu minētajās nozarēs, un dažās svarīgākajās jomās ir ļoti augsts iespējamās komerciālas izmantošanas risks. Paredzams, ka autoceļu koridori un dzelzceļa savienojumi būs svarīgākās jomas jauno lietotņu pirmajā posmā savienotas mobilitātes jomā, un tāpēc tie ir svarīgi pārrobežu projekti, kas finansējami saskaņā ar EISI.
- (42) Lai nodrošinātu vajadzīgo redundanci šādai svarīgai infrastruktūrai, palielinātu Savienības digitālo tīklu veiktspēju un noturību un sekmētu teritoriālo kohēziju, ir jāizvērs elektronisko sakaru bāzes tīkli, tostarp zemūdens kabeļi, kas savieno Eiropas teritorijas ar trešām valstīm citos kontinentos, vai savieno Eiropas salas, tālākos reģionus vai aizjūras zemes un teritorijas, tostarp pa Savienības teritoriālajiem ūdeņiem un dalībvalstu ekskluzīvo ekonomikas zonu. Tomēr bez valsts atbalsta šādi projekti bieži nav komerciāli dzīvotspējīgi. Turklāt vajadzētu būt pieejamam atbalstam, lai Eiropas augstas veiktspējas datošanas resursus papildinātu ar pienācīgiem savienojumiem, kur datplūsmas ātrums jau būtu mērāms terabitos.
- (43) Ar darbībām, kas veicina kopīgu interešu projektus digitālās savienojamības infrastruktūras jomā, būtu jāievieš tehnoloģija, kas ir vispieejamākā un vispiemērotākā konkrētajam projektam un kas piedāvā labāko līdzsvaru starp modernākajām tehnoloģijām datu plūsmas kapacitātes, pārraides drošības, tīkla noturības un izmaksu efektivitātes ziņā. Šāda ieviešana būtu jānosaka par prioritāti darba programmās, ņemot vērā šajā regulā noteiktos kritērijus. Ļoti augstas veiktspējas tīklu izvēršanā var ietvert pasīvo infrastruktūru, lai maksimāli palielinātu sociālekonomiskos, kā arī vides ieguvumus. Visbeidzot, nosakot prioritātes darbībām, būtu jāņem vērā iespējamā pozitīvā netiešā ietekme savienojamības ziņā, piemēram, kad izvērsts projekts var uzlabot nākotnē veicamo izvēršanu ekonomisko pamatojumu, veicinot teritoriju un iedzīvotāju pārklājumu apgabalos, kas līdz šim nav bijuši aptverti.
- (44) Savienība ir izstrādājusi pati savu satelītu pozicionēšanas, navigācijas un laikiestates (PNT) tehnoloģiju (*Galileo* un *EGNOS* programmas) un savu Zemes novērošanas un monitoringa programmu (*Copernicus*). *Galileo* un *EGNOS* programmas un *Copernicus* programma piedāvā progresīvus pakalpojumus, kas sniedz svarīgus ekonomiskus ieguvumus sabiedrībai un privātiem lietotājiem. Tāpēc ikvienai transporta, enerģētikas vai digitālai infrastruktūrai, kura finansēta ar EISI un kurā izmantoti PNT vai Zemes novērošanas pakalpojumi, vajadzētu būt tehniski saderīgiem ar minētajām programmām.

⁽¹⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/694 (2021. gada 29. aprīlis), ar ko izveido programmu "Digitālā Eiropa" un atceļ Lēmumu (ES) 2015/2240 (OV L 166, 11.5.2021., 1. lpp.).

- (45) Saskaņā ar pašreizējo programmu 2017. gadā izsludinātā pirmā finansējuma apvienošanas aicinājuma pozitīvie rezultāti apstiprināja, ka Savienības dotāciju kombinēšana ar finansējumu no Eiropas Investīciju bankas vai valsts attīstību veicinošām bankām, vai citām attīstības un publiskām finanšu iestādēm, kā arī no privātā sektora finanšu iestādēm un privātā sektora investoriem, tostarp publiskām un privātām partnerībām, ir svarīga un ka tā dod pievienoto vērtību. Finansējuma apvienošanai būtu jāpalīdz piesaistīt privātos ieguldījumus un nodrošināt publiskā sektora vispārējā ieguldījuma piesaistes palielināšanu saskaņā ar programmas *InvestEU* mērķiem. Tāpēc EISI būtu jāturpina atbalstīt tādas darbības, kuras var finansēt, apvienojot Savienības dotācijas un citus finansējuma avotus.
- (46) Transporta nozarē summām, kuras izmanto finansējuma apvienošanas darbībām, nevajadzētu pārsniegt 10 % no DFS 2021.-2027. gadam 1. izdevumu kategorijas 2. apakškategorijas. Vajadzētu būt iespējai izmantot finansējuma apvienošanas darbības, piemēram, darbībām, kas saistītas ar viedu, sadarbspējīgu, ilgtspējīgu, iekļaujošu, pieklūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti.
- (47) EISI politikas mērķi jāīsteno arī ar finanšu instrumentiem un budžeta garantijām programmas *InvestEU* politikas sadaļās. EISI darbības būtu jāizmanto, lai palielinātu ieguldījumus, samērīgā veidā novēršot tirgus nepilnības vai nepietiekamu ieguldījumu situācijas, nedublējot vai neizstumjot privāto finansējumu, jo īpaši gadījumos, ja darbības nav komerciāli dzīvotspējīgas, bet tām ir skaidra Savienības pievienotā vērtība.
- (48) Lai atbalstītu integrētu inovāciju cikla attīstību, ir jānodrošina savstarpēja papildināmība starp inovatīviem risinājumiem, kas izstrādāti Savienības pētniecības un inovāciju pamatprogrammu ietvaros, un inovatīviem risinājumiem, kas ieviesti ar EISI atbalstu. Šajā nolūkā sinerģijām ar pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/695⁽¹⁸⁾, jānodrošina, ka pētniecības un inovācijas vajadzības transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē Savienībā ir apzinātas un izveidotas pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa" stratēģiskās plānošanas procesā. Turklāt sinerģijām ar pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" jānodrošina, ka EISI atbalsta inovatīvu tehnoloģiju un risinājumu plaša mēroga izvēšanu un ieviešanu transporta, enerģētikas un digitālās infrastruktūras jomā, jo īpaši saistībā ar pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa". Tāpat sinerģijām ar pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" jānodrošina, ka tiks veicināta informācijas un datu apmaiņa starp pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" un EISI, piemēram, izceļot pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa" tehnoloģijas, kuras sasniegušas augstu tirgus gatavības pakāpi, ko varētu turpināt izvērst ar EISI.
- (49) EISI ilgums ir saskaņots ar DFS ilgumu. Ar šo regulu būtu jānosaka finansējums visam laikposmam no 2021. gada līdz 2027. gadam, kas Eiropas Parlamentam un Padomei ikgadējās budžeta procedūras laikā ir galvenā atsaucis summa Eiropas Parlamenta, Eiropas Savienības Padomes un Eiropas Komisijas 2020. gada 16. decembra Iestāžu nolīguma par budžeta disciplīnu, sadarbību budžeta jautājumos un pareizu finanšu pārvaldību, kā arī par jauniem pašu resursiem, tostarp par ceļvedi jaunu pašu resursu ieviešanai⁽¹⁹⁾ 18. punkta nozīmē.
- (50) Savienības līmenī Eiropas ekonomikas politikas koordinēšanas pusgads ir satvars, kurā tiek noteiktas valstu reformu prioritātes un uzraudzīta to īstenošana. Minēto reformu prioritāšu atbalstam dalībvalstis izstrādā savu valsts daudzgadu investīciju stratēģiju. Minētās stratēģijas būtu jāiesniedz kopā ar gada valsts reformu programmām, izmantojot to kā veidu, lai iezīmētu un koordinētu prioritāros ieguldījumu projektus, kuri atbalstāmi ar valsts vai

⁽¹⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/695 (2021. gada 28. aprīlis), ar ko izveido pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", nosaka tās dalības un rezultātu izplatīšanas noteikumus un atceļ Regulas (ES) Nr. 1290/2013 un (ES) Nr. 1291/2013 (OV L 170, 12.5.2021., 1. lpp.).

⁽¹⁹⁾ OV L 433I, 22.12.2020., 28. lpp.

Savienības finansējumu vai abiem finansējuma veidiem. Tām arī būtu jāpalīdz saskaņoti izmantot Savienības finansējumu un maksimāli palielināt pievienoto vērtību no finansiālā atbalsta, kas attiecīgi tiks saņemts, jo īpaši no ERAF, Kohēzijas fonda, Eiropas Investīciju stabilizācijas funkcijas, programmas *InvestEU* un EISI. Attiecīgā gadījumā finansiālais atbalsts arī būtu jāizmanto veidā, kas atbilst Savienības un valsts enerģētikas un klimata plāniem.

- (51) Uz šo regulu attiecas horizontālie finanšu noteikumi, ko, pamatojoties uz LESD 322. pantu, pieņēmis Eiropas Parlaments un Padome. Minētie noteikumi ir izklāstīti Finanšu regulā un jo īpaši nosaka procedūru budžeta izveidei un izpildei ar dotācijām, godalgām, iepirkumu un netiešo izpildi, kā arī paredz finanšu dalībnieku atbildības pārbaudes. Noteikumi, kas pieņemti, pamatojoties uz LESD 322. pantu, iekļauj arī vispārēju nosacītības režīmu Savienības budžeta aizsardzībai.
- (52) Finansēšanas veidi un īstenošanas metodes saskaņā ar šo regulu būtu jāizvēlas, pamatojoties uz to spēju sasniegt konkrētos darbību mērķus un gūt rezultātus, jo īpaši ņemot vērā kontroles izmaksas, administratīvo slogu un sagaidāmo neatbilstības risku. Izdarot šādas izvēles, būtu jāapsver vienreizēju maksājumu, vienotu likmju un vienības izmaksu izmantošana, kā arī finansējums, kas nav saistīts ar izmaksām, kā minēts Finanšu regulas 125. panta 1. punktā.
- (53) Juridiskām personām, kas iedibinātas Savienībā, ciktāl iespējams, būtu jāspēj savstarpēji piedalīties līdzvērtīgās tādu trešo valstu programmās, kuras piedalās EISI.
- (54) Trešās valstis, kas ir Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) dalībvalstis, Savienības programmās var piedalīties saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu⁽²⁰⁾ ("EEZ līgums") noteiktajā sadarbības satvarā, kas paredz programmu īstenošanu, pamatojoties uz lēmumu, kurš pieņemts saskaņā ar minēto līgumu. Trešās valstis arī var piedalīties, pamatojoties uz citiem juridiskiem instrumentiem. Šajā regulā būtu jāievieš īpašs noteikums, kas prasītu, lai trešās valstis atbildīgajam kredītrikotājam, Eiropas Birojam krāpšanas apkarošanai (OLAF) un Eiropas Revīzijas palātai piešķirtu vajadzīgās tiesības un piekļuvi, lai tie varētu visaptveroši īstenot savu attiecīgo kompetenci.
- (55) Finanšu regula paredz noteikumus par dotāciju piešķiršanu. Lai ņemtu vērā EISI atbalstīto darbību specifiku un nodrošinātu saskaņotu īstenošanu nozarēs, uz kurām EISI attiecas, ir jāsniedz papildu norādījumi par atbilstības un dotāciju piešķiršanas kritērijiem. Darbību atlasē un to finansēšanā vienīgi būtu jāievēro šajā regulā un Finanšu regulā paredzētos nosacījumus. Neskarot Finanšu regulu, vajadzētu būt iespējai darba programmām paredzēt vienkāršotas procedūras.
- (56) Saskaņā ar Finanšu regulu atlases un piešķiršanas kritēriji ir noteikti darba programmās. Transporta nozarē projekta kvalitāte un svarīgums būtu jānovērtē, arī ņemot vērā projekta paredzamo ietekmi uz Eiropas savienotību, tā atbilstību piekļūstamības prasībām un tā stratēģiju attiecībā uz turpmākajām uzturēšanas vajadzībām.
- (57) Saskaņā ar Finanšu regulu un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES, Euratom) Nr. 883/2013⁽²¹⁾ un Padomes Regulām (EK, Euratom) Nr. 2988/95⁽²²⁾, (Euratom, EK) Nr. 2185/96⁽²³⁾ un (ES) 2017/1939⁽²⁴⁾ Savienības finanšu intereses jāaizsargā, piemērojot samērīgus pasākumus, tostarp pasākumus attiecībā uz pārķāpumu, arī krāpšanas, novēršanu, konstatēšanu, labošanu un izmeklēšanu, zaudēto, kļūdaini izmaksāto vai nepareizi izmantoto līdzekļu

⁽²⁰⁾ OV L 1, 3.1.1994., 3. lpp.

⁽²¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) Nr. 883/2013 (2013. gada 11. septembris) par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF), un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/1999 un Padomes Regulu (Euratom) Nr. 1074/1999 (OV L 248, 18.9.2013., 1. lpp.).

⁽²²⁾ Padomes Regula (EK, Euratom) Nr. 2988/95 (1995. gada 18. decembris) par Eiropas Kopienu finanšu interešu aizsardzību (OV L 312, 23.12.1995., 1. lpp.).

⁽²³⁾ Padomes Regula (Euratom, EK) Nr. 2185/96 (1996. gada 11. novembris) par pārbaudēm un apskatēm uz vietas, ko Komisija veic, lai aizsargātu Eiropas Kopienu finanšu intereses pret krāpšanu un citām nelikumībām (OV L 292, 15.11.1996., 2. lpp.).

⁽²⁴⁾ Padomes Regula (ES) 2017/1939 (2017. gada 12. oktobris), ar ko īsteno ciešāku sadarbību Eiropas Prokuratūras (EPPO) izveidei (OV L 283, 31.10.2017., 1. lpp.).

atgūšanu, un – attiecīgā gadījumā – administratīvu sodu uzlikšanu. Saskaņā jo īpaši ar Regulām (Euratom, EK) Nr. 2185/96 un (ES, Euratom) Nr. 883/2013, OLAF ir pilnvaras veikt administratīvu izmeklēšanu, tostarp pārbaudes un apskates uz vietas, lai noteiktu, vai ir notikusi krāpšana, korupcija vai jebkāda cita nelikumīga darbība, kas ietekmē Savienības finanšu intereses. Saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1939 Eiropas Prokuratūra (EPPO) ir pilnvarota veikt izmeklēšanu un kriminālvajāšanu par noziedzīgiem nodarījumiem, kas skar Savienības finanšuintereses, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2017/1371⁽²⁵⁾. Saskaņā ar Finanšu regulu jebkurai personai vai subjektam, kas saņem Savienības līdzekļus, pilnībā jāsadarbomas Savienības finanšu interešu aizsardzībā, jāpiešķir Komisijai, OLAF, Revīzijas palātai un – attiecībā uz tām dalībvalstīm, kas īsteno ciešāku sadarbību, ievērojot Regulu (ES) 2017/1939, – EPPO nepieciešamās tiesības un piekļuve un jānodrošina, ka līdzvērtīgas tiesības piešķir visas Savienības līdzekļu apgūšanā iesaistītās trešās personas.

- (58) Ievērojot Padomes Lēmumu 2013/755/ES⁽²⁶⁾, personas un subjekti, kas iedibināti aizjūras zemēs un teritorijās (AZT), ir tiesīgi saņemt finansējumu saskaņā ar EISI noteikumiem un mērķiem un iespējamajiem režīmiem, kas piemērojami dalībvalstī, ar kuru attiecīgā aizjūras zeme vai teritorija ir saistīta.
- (59) Savienībai būtu jācenšas panākt saskaņotību un sinerģijas ar Savienības ārējās politikas programmām, tostarp pirmspievienošānās palīdzību, ņemot vērā saistības, kas uzņemtas Komisijas 2018. gada 6. februāra paziņojuma "Ticama paplašināšanās perspektīva Rietumbalkāniem un padziļināta ES iesaiste šajā reģionā" kontekstā.
- (60) Kad trešās valstis vai subjekti, kas iedibināti trešās valstīs, piedalās darbībās, kas sniedz ieguldījumu kopīgu interešu projektos vai pārrobežu projektos atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, finansiālam atbalstam vajadzētu būt pieejamam tikai tad, ja tas ir nepieciešams minēto projektu mērķu sasniegšanai. Attiecībā uz pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā – sadarbībā starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un trešo valsti (tostarp Enerģētikas kopienū) būtu jāievēro Direktīvā (ES) 2018/2001 izklāstītie nosacījumi par to, ka ir vajadzīga fiziska saikne ar Savienību.
- (61) Komisijas 2017. gada 3. oktobra paziņojumā "Kā Eiropas interesēs panākt labāku iepirkuma darbību Eiropā" norādīts, ka Savienība ir visatvērtākais tirgus pasaulē iepirkuma jomā, bet Savienības uzņēmumu piekļuve citās valstīs ne vienmēr ir līdzvērtīga. Tādēļ EISI labuma guvējiem būtu pilnībā jāizmanto stratēģiskā iepirkuma iespējas, ko piedāvā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES⁽²⁷⁾.
- (62) Ievērojot 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīguma par labāku likumdošanas procesu⁽²⁸⁾ 22. un 23. punktu, EISI būtu jāizvērtē, pamatojoties uz informāciju, kas apkopota saskaņā ar īpašām uzraudzības prasībām, piemēram, par klimata izdevumu apzināšanu, bet vienlaikus izvairoties no administratīva sloga, jo īpaši dalībvalstīm, un no pārmērīga regulējuma. Minētajās prasībās vajadzības gadījumā būtu jāiekļauj izmērāmi rādītāji, ko izmanto par pamatu, lai novērtētu EISI ietekmi uz vietas. Komisijai būtu jāveic izvērtējumi un par tiem jāinformē Eiropas Parlaments, Padome, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Reģionu komiteja, lai novērtētu finansējuma efektivitāti un lietderību un to, kā tas ietekmē EISI vispārējo mērķu sasniegšanu, un veiktu visas vajadzīgās korekcijas.
- (63) Būtu jāīsteno pārredzami, atbildīgi un pienācīgi uzraudzības un ziņošanas pasākumi, tostarp izmērāmi rādītāji, lai novērtētu un ziņotu par EISI gūtajām sekmēm šajā regulā noteikto vispārējo un konkrēto mērķu sasniegšanā. Minētajiem pasākumiem būtu arī jānodrošina, ka tiek atzīti EISI sasniegumi. Šai snieguma ziņošanas sistēmai būtu

⁽²⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/1371 (2017. gada 5. jūlijs) par cīņu pret krāpšanu, kas skar Savienības finanšu intereses, izmantojot krimināltiesības (OV L 198, 28.7.2017., 29. lpp.).

⁽²⁶⁾ Padomes Lēmums 2013/755/ES (2013. gada 25. novembris) par aizjūras zemju un teritoriju asociāciju ar Eiropas Savienību ("Lēmums par aizjūras asociāciju") (OV L 344, 19.12.2013., 1. lpp.).

⁽²⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

⁽²⁸⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

jānodrošina, ka dati EISI īstenošanas un tās rezultātu uzraudzībai ir piemēroti padziļinātai analīzei par gūto progresu un konstatētajām grūtībām un ka minētie dati un rezultāti tiek apkopoti efektīvi, lietderīgi un savlaicīgi. Lai EISI savāktu attiecīgos datus, jānosaka samērīgas ziņošanas prasības Savienības līdzekļu saņēmējiem.

- (64) EISI būtu jāīsteno ar darba programmu starpniecību. Komisijai līdz 2021. gada 15. oktobrim būtu jāpieņem pirmās daudzgadu darba programmas, kam būtu jāietver grafiks uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus pirmajiem trim EISI gadiem, to tematus un indikatīvo budžetu, kā arī perspektīvu satvaru, kas aptver visu plānošanas periodu.
- (65) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz to, lai paredzētu īpašus noteikumus par līdzfinansēšanu starp pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā daļām, vajadzības gadījumā precizētu infrastruktūras vajadzības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām, un izvērtēšanas procedūru attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar divējāda lietojuma infrastruktūras darbībām, pieņemtu darba programmas un piešķirtu Savienības finansiālo atbalstu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽²⁹⁾.
- (66) Lai vajadzības gadījumā pielāgotu rādītājus, ko izmanto EISI uzraudzīšanā, katram transporta nozares konkrētajam mērķim piešķirto budžeta līdzekļu indikatīvās procentuālās daļas un transporta pamattīkla koridoru definīcijas, Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras saskaņā ar LESD 290. pantu pieņemot aktus par grozījumiem šīs regulas pielikuma I, II un III daļā. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (67) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, izveidot, attīstīt, modernizēt un pabeigt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē un veicināt pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet minētās rīcības mēroga vai ietekmes dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (68) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1316/2013 ⁽³⁰⁾ un Regula (ES) Nr. 283/2014 tādēļ būtu jāatceļ. Tomēr būtu jāpatur spēkā Regulas (ES) Nr. 1316/2013 29. pants, ar kuru Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010 ⁽³¹⁾ pielikums tiek grozīts attiecībā uz kravas koridoru sarakstu.
- (69) Lai nodrošinātu nepārtrauktību atbalsta sniegšanā attiecīgajās politikas jomās un lai īstenošanu varētu sākt no DFS 2021.–2027. gadam darbības sākuma, šai regulai būtu jāstājas spēkā steidzamības kārtā un tā būtu jāpieņem ar atpakaļejošu spēku no 2021. gada 1. janvāra,

⁽²⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁽³⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

⁽³¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu uz daudzgadu finanšu shēmas (“DFS”) 2021.–2027. gadam darbības laikposmu izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (“EISI”).

Šī regula nosaka EISI mērķus, tā budžetu laikposmam no 2021. gada līdz 2027. gadam, Savienības finansējuma veidus un noteikumus šāda finansējuma piešķiršanai.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) “darbība” ir jebkura darbība, kas ir apzināta kā finansiāli un tehniski neatkarīga darbība, kas ir ierobežota laikā un ir vajadzīga projekta īstenošanai;
- b) “alternatīvās degvielas” ir visu transporta veidu alternatīvās degvielas, kā definēts Direktīvas 2014/94/ES 2. panta 1. punktā;
- c) “labuma guvējs” ir subjekts ar juridiskas personas statusu, ar kuru ir parakstīts dotācijas nolīgums;
- d) “finansējuma apvienošanas darbība” ir Savienības budžeta atbalstītas darbības, tostarp Finanšu regulas 2. panta 6. punktā minētā finansējuma apvienošanas mehānisma ietvaros, kuras apvieno no Savienības budžeta finansēta neatmaksājamā atbalsta formas un/vai finanšu instrumentus, un/vai budžeta garantijas ar atmaksājama atbalsta formām no attīstības vai citām publisko finanšu iestādēm, kā arī komerciālām finanšu iestādēm un investoriem;
- e) “visaptverošais tīkls” ir transporta infrastruktūra, kas apzināta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu;
- f) “pamattīkls” ir transporta infrastruktūra, kas apzināta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu;
- g) “pamattīkla koridori” ir instrumenti, ar ko veicina pamattīkla koordinētu īstenošanu, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 IV nodaļā, un tie ir uzskatīti šīs regulas pielikuma III daļā;
- h) “pārrobežu savienojums” transporta nozarē ir kopīgu interešu projekts, kas nodrošina TEN-T nepārtrauktību starp dalībvalstīm vai starp dalībvalsti un trešo valsti;
- i) “trūkstošais savienojums” ir visu veidu transportam trūkstošs posms TEN-T vai transporta posmā, kas nodrošina pamattīklu vai visaptverošu tīklu savienojumu ar TEN-T koridoriem un kas kavē TEN-T nepārtrauktību vai kam ir viens vai vairāki problemātiski posmi, kuri ietekmē TEN-T nepārtrauktību;
- j) “divējāda lietojuma infrastruktūra” ir transporta tīkla infrastruktūra, kas der gan civilām, gan aizsardzības vajadzībām;
- k) “pārrobežu projekts atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā” ir projekts, kurš atjaunojamo energoresursu enerģijas plānošanā vai izvēršanā atbilstoši šīs regulas pielikuma IV daļā noteiktajiem kritērijiem ir atlasīts vai kuru var tiesīgi atlasīt saskaņā ar sadarbības nolīgumu vai cita veida režīmu starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai režīmiem starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vienu vai vairākām trešām valstīm, kā izklāstīts Direktīvas (ES) 2018/2001 8., 9., 11. un 13. pantā;

- l) "energoefektivitāte pirmajā vietā" ir energoefektivitāte pirmajā vietā, kā definēts Regulas (ES) 2018/1999 2. panta 18. punktā;
- m) "digitālās savienojamības infrastruktūra" ir ļoti augstas veiktspējas tīkli, 5G sistēmas, ļoti augstas kvalitātes vietējā bezvadu savienojamība un bāzes tīkli, kā arī operatīvās digitālās platformas, kas tieši saistītas ar transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru;
- n) "5G sistēmas" ir digitālās infrastruktūras elementu kopums, kura pamatā ir visā pasaulē saskaņoti standarti mobilo un bezvadu sakaru tehnoloģijai, ko izmanto savienojamībai un papildvērtības pakalpojumiem ar progresīvām veiktspējas īpašībām, piemēram, ļoti lielu datu pārraides ātrumu un veiktspēju, zema latentuma sakariem, ārkārtīgi augstu uzticamību, vai atbalsts daudzām savienotām ierīcēm;
- o) "5G koridors" ir transporta maģistrāle, autoceļš, dzelzceļš vai iekšzemes ūdensceļš, ko pilnībā aptver digitālās savienojamības infrastruktūra un jo īpaši 5G sistēmas, kuras ļauj nepārtraukti nodrošināt sinerģijas digitālos pakalpojumus, piemēram, satiklotu un automatizētu mobilitāti, līdzīgus viedās mobilitātes pakalpojumus dzelzceļiem vai digitālo savienojamību iekšzemes ūdensceļos;
- p) "operatīvās digitālās platformas, kas tieši saistītas ar transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru", ir fiziski un virtuāli informācijas un komunikācijas tehnoloģiju resursi, kuri darbojas, izmantojot komunikācijas infrastruktūru, un atbalsta transporta infrastruktūras vai energoinfrastruktūras, vai gan transporta infrastruktūras, gan energoinfras-
truktūras datu plūsmu, glabāšanu, apstrādi un analīzi;
- q) "kopīgu interešu projekts" ir projekts, kas minēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013 vai Regulā (ES) Nr. 347/2013, vai šīs regulas 8. pantā;
- r) "pētījumi" ir darbības, kas vajadzīgas, lai sagatavotu projekta īstenošanu, piemēram, sagatavošanās, kartēšanas, priekšizpētes, izvērtēšanas, testēšanas un validācijas pētījumi, tostarp programmatūras veidā, un visi citi tehniskā atbalsta pasākumi, tostarp priekšdarbi, lai definētu un izstrādātu projektu un pieņemtu lēmumu par tā finansēšanu, piemēram, izpētes darbi attiecīgajos objektos un finansējuma paketes sagatavošana;
- s) "sociālekonomiskie virzītājspēki" ir subjekti, kas ar savu uzdevumu, pēc savas būtības vai ar atrašanās vietu var tieši vai netieši radīt svarīgus sociālekonomiskus labumus iedzīvotājiem, uzņēmumiem un vietējām kopienām, kuras atrodas to apkārtējā teritorijā vai to ietekmes zonā;
- t) "trešā valsts" ir valsts, kas nav Savienības dalībvalsts;
- u) "ļoti augstas veiktspējas tīkli" ir ļoti augstas veiktspējas tīkli, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/1972 2. panta 2. punktā;
- v) "darbi" ir komponentu, sistēmu un pakalpojumu, tostarp programmatūras, iegāde, piegāde un ieviešana, kā arī izstrādes, būvniecības un uzstādīšanas darbi saistībā ar projektu, iekārtu pieņemšana un projekta sākšana.

3. pants

Mērķi

1. EISI vispārīgie mērķi ir izveidot, attīstīt, modernizēt un pabeigt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē un veicināt pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, ņemot vērā ilgtermiņa dekarbonizācijas saistības un mērķus palielināt Eiropas konkurētspēju; pārdomātu, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi; teritoriālo, sociālo un ekonomisko kohēziju; un piekļuvi iekšējam tirgum un tā integrāciju, liekot uzsvāru uz sinerģiju veicināšanu starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari.
2. EISI konkrētie mērķi ir šādi:
 - a) transporta nozarē:
 - i) saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 mērķiem veicināt tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas ir saistīti ar efektīviem, savstarpēji savienotiem un multimodāliem tīkliem un infrastruktūru viedai, sadarbspējīgai, ilgtspējīgai, iekļaujošai, piekļūstamai, drošai un aizsargātai mobilitātei; un
 - ii) pielāgot TEN-T daļas transporta infrastruktūras divējādam lietojumam, lai uzlabotu gan civilo, gan militāro mobilitāti;

- b) enerģētikas nozarē:
- i) veicināt tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas ir saistīti ar efektīva un konkurētspējīga iekšējā enerģijas tirgus turpmāku integrāciju, tīklu pārrobežu un starpnozaru sadarbību, ekonomikas dekarbonizācijas sekmēšanu, energoefektivitātes veicināšanu un enerģijas piegādes drošības panākšanu; un
 - ii) un veicināt pārrobežu sadarbību enerģētikas, tostarp atjaunojamo energoresursu enerģijas, jomā;
- c) digitālajā nozarē: veicināt tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas ir saistīti ar drošu un aizsargātu ļoti augstas veiktspējas tīklu, tostarp 5G sistēmu, izvēšanu un piekļuvi tiem, un to, lai Savienības teritorijā palielinātu digitālo bāzes tīklu noturību un veiktspēju, savienojot tos ar kaimiņteritorijām, kā arī lai veicinātu transporta un enerģētikas tīklu digitalizāciju.

4. pants

Budžets

1. EISI īstenošanai atvēlētais finansējums laikposmam no 2021. gada 1. janvārim līdz 2027. gada 31. decembrim ir 33 710 000 000 EUR ⁽³²⁾ faktiskajās cenās.

Atbilstīgi Savienības mērķim, proti, integrēt klimata pasākumus Savienības nozaru politikās un Savienības fondos, EISI ar savām darbībām 60 % no tā kopējā finansējuma atvēl klimata mērķu sasniegšanai.

2. Šā panta 1. punktā minēto summu sadala šādi:

a) 25 807 000 000 EUR konkrētajiem mērķiem, kas minēti 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā, šo summu sadalot šādi:

- i) 12 830 000 000 EUR no DFS 2021.–2027. gadam 1. izdevumu kategorijas 2. apakškategorijas “Eiropas stratēģiskās investīcijas”;
- ii) 11 286 000 000 EUR [pārvieta no Kohēzijas fonda, lai atbilstīgi šai regulai izmantotu tikai tajās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda;
- iii) 1 691 000 000 EUR no DFS 2021.–2027. gadam 5. izdevumu kategorijas 13. apakškategorijas konkrētajam mērķim, kas minēts 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā;

b) 5 838 000 000 EUR konkrētajiem mērķiem, kas minēti 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā, un 15 % no šīs summas, ņemot vērā ieviešanu tirgū, paredz pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, un, ja ir sasniegta 15 % robežvērtība, Komisija minēto robežvērtību palielina līdz 20 %, ņemot vērā ieviešanu tirgū;

c) 2 065 000 000 EUR konkrētajiem mērķiem, kas minēti 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā.

3. Komisija neatkāpjas no summas, kas minēta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā.

4. Līdz 1 % no summas, kas minēta 1. punktā, var izmantot, lai finansētu tehnisko un administratīvo palīdzību, kas vajadzīga EISI un konkrētai nozarei specifisku pamatnostādņu īstenošanai, piemēram, sagatavošanas, uzraudzības, kontroles, revīzijas un izvērtēšanas darbībām, tostarp korporatīvajām informācijas tehnoloģiju sistēmām. Minēto summu var arī izmantot, lai finansētu papildinošos pasākumus projektu sagatavošanas atbalstam, un jo īpaši lai sniegtu konsultāciju pakalpojumus projektu virzītājiem par finansējuma iespējām ar mērķi palīdzēt tiem projektu finansējuma strukturēšanā.

5. Budžeta saistības darbībām, kas ilgst ilgāk par vienu finanšu gadu, var sadalīt gada maksājumos pa diviem vai vairākiem gadiem.

⁽³²⁾ EISI finansējums laikposmam no 2021. līdz 2027. gadam nemainīgās 2018. gada cenās ir 29 896 000 000 EUR, sadalīts šādi: a) transports: 22 884 000 000 EUR, no kuriem i) 11 384 000 000 EUR no DFS 2021.–2027. gadam 1. izdevumu kategorijas 2. apakškategorijas “Eiropas stratēģiskās investīcijas”; ii) 10 000 000 000 EUR, kas pārvietoti no Kohēzijas fonda; iii) 1 500 000 000 EUR no DFS 2021.–2027. gadam no 5. izdevumu kategorijas 13. apakškategorijas “Aizsardzība”; b) enerģētika: 5 180 000 000 EUR; c) digitālā joma: 1 832 000 000 EUR.

6. Saskaņā ar Finanšu regulas 193. panta 2. punkta otrās daļas a) apakšpunktu, ņemot vērā šīs regulas novēloto spēkā stāšanos un lai nodrošinātu nepārtrauktību, uz ierobežotu laikposmu izmaksas, kas radušās saistībā ar darbībām, kuras atbalsta saskaņā ar šo regulu, var uzskatīt par attiecināmām no 2021. gada 1. janvāra, pat ja izmaksas radušās pirms dotācijas pieteikuma iesniegšanas.

7. No Kohēzijas fonda pārvietoto summu īsteno saskaņā ar šo regulu, ievērojot šā panta 8. punktu un neskarot 15. panta 2. punkta c) apakšpunktu.

8. Attiecībā uz summām, kas pārvietotas no Kohēzijas fonda, 30 % no minētajām summām nekavējoties konkursa kārtībā dara pieejamas visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus saskaņā ar šo regulu, un piešķirot prioritāti atbalstīt pēc iespējas lielāku skaitu pārrobežu un trūkstošos savienojumus. Līdz 2023. gada 31. decembrim to projektu atlasē, kuri ir atbilstīgi finansējuma saņemšanai, ņem vērā valsts piešķirumus saskaņā ar Kohēzijas fondu attiecībā uz 70 % no pārvietotajiem resursiem. No 2024. gada 1. janvāra resursus, kas pārvietoti EISI un kas nav piešķirti transporta infrastruktūras projektam, dara pieejamus visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus saskaņā ar šo regulu.

9. Attiecībā uz dalībvalstīm, kuru nacionālais kopienākums (NKI) uz vienu iedzīvotāju, izteikts kā pirktspējas līmenis (PSL) 2015. līdz 2017. gada laikposmam, ir mazāks nekā 60 % no vidējā NKI uz vienu iedzīvotāju ES27 valstīs, līdz 2024. gada 31. decembrim tiek garantēti 70 % no tās summas 70 %, ko minētās dalībvalstis ir pārvietojušas uz EISI.

10. Līdz 2025. gada 31. decembrim kopējā summa, kas no 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā minētās summas piešķirta darbībām dalībvalstī, kura ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, nepārsniedz 170 % no minētās dalībvalsts daļas kopējā summā, kas pārvietota no Kohēzijas fonda.

11. Lai atbalstītu tās dalībvalstis, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda un kurām varētu rasties grūtības, izstrādājot pietiekamas gatavības, kvalitātes vai gan gatavības, gan kvalitātes projektus, kam ir pietiekama Savienības pievienotā vērtība, īpašu uzmanību pievērš tehniskajai palīdzībai, kuras mērķis ir stiprināt valsts pārvaldes iestāžu un valsts dienestu institucionālo spēju un efektivitāti saistībā ar šajā regulā uzskaitīto projektu izstrādi un īstenošanu.

Komisija dara visu iespējamo, lai dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, līdz 2021.–2027. gada laikposma beigām ļautu sasniegt augstāko iespējamo uz EISI pārvietotās summas apguvi, tostarp, organizējot papildu uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus.

Turklāt īpašu uzmanību un atbalstu piešķir tām dalībvalstīm, kuru NKI uz vienu iedzīvotāju, izteikts kā PSL 2015. līdz 2017. gada laikposmam, ir mazāks nekā 60 % no vidējā NKI uz vienu iedzīvotāju ES27 valstīs.

12. No Kohēzijas fonda pārvietoto summu neizmanto, lai finansētu starpnozaru darba programmas un finansējuma apvienošanas darbības.

13. Pēc attiecīgās dalībvalsts pieprasījuma resursus, kas dalībvalstīm ir piešķirti dalītas pārvaldības ietvaros, var pārvietot uz EISI, ievērojot nosacījumus, kas izklāstīti Regulas (ES) 2021/1060 21. pantā. Komisija īsteno minētos resursus tieši saskaņā ar Finanšu regulas 62. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunktu vai netieši saskaņā ar minētās daļas c) apakšpunktu. Minētos resursus izmanto attiecīgās dalībvalsts labā.

14. Neskarot šā panta 13. punktu, digitālajā nozarē resursus, kas piešķirti dalībvalstīm saskaņā ar dalīto pārvaldību, pēc minēto dalībvalstu pieprasījuma var pārvietot uz EISI, tostarp, lai papildinātu finansējumu atbilstīgajām darbībām saskaņā ar šīs regulas 9. panta 4. punktu, līdz 100 % no kopējām attiecināmajām izmaksām, neskarot līdzfinansēšanas principu, kas noteikts Finanšu regulas 190. pantā, un valsts atbalsta noteikumus. Minētos resursus izmanto tikai attiecīgās dalībvalsts labā.

5. pants

EISI asociētās trešās valstis

1. EISI var piedalīties šādas trešās valstis:
 - a) Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas locekles, kas ir EEZ dalībvalstis, – saskaņā ar nosacījumiem, kuri noteikti EEZ līgumā;
 - b) valstis, kas pievienojas, kandidātvalstis un potenciālās kandidātvalstis – saskaņā ar attiecīgajos pamat nolīgumos un Asociācijas padomes lēmumos vai līdzīgos nolīgumos noteiktajiem vispārējiem principiem un vispārīgajiem noteikumiem un nosacījumiem, kas reglamentē minēto valstu līdzdalību Savienības programmās, un saskaņā ar īpašajiem nosacījumiem, kas ietverti nolīgumos starp Savienību un minētajām valstīm;
 - c) Eiropas kaimiņattiecību politikas valstis, – saskaņā ar attiecīgajos pamat nolīgumos un Asociācijas padomes lēmumos vai līdzīgos nolīgumos noteiktajiem vispārējiem principiem un vispārīgajiem noteikumiem un nosacījumiem, kas reglamentē minēto valstu līdzdalību Savienības programmās, un saskaņā ar īpašajiem nosacījumiem, kas ietverti nolīgumos starp Savienību un minētajām valstīm;
 - d) citas trešās valstis – saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti īpašā nolīgumā, kurš attiecas uz trešās valsts dalību jebkurā Savienības programmā, ar noteikumu, ka nolīgums:
 - i) nodrošina taisnīgu līdzsvaru attiecībā uz tādas trešās valsts iemaksām un ieguvumiem, kas piedalās Savienības programmās;
 - ii) izklāsta nosacījumus dalībai EISI, arī par to, tostarp katras programmas finansiālo iemaksu aprēķinu, un programmu administratīvās izmaksas;
 - iii) trešai valstij nepiešķir nekādas pilnvaras pieņemt lēmumus attiecībā uz Savienības programmu;
 - iv) garantē Savienības tiesības nodrošināt pareizu finanšu pārvaldību un aizsargāt savas finanšu intereses;
 - v) uz savstarpīguma pamata nodrošina tādas pašas iespējas piekļūt līdzīgām programmām trešā valstī, kura piedalās Savienības programmās.

Šā panta pirmās daļas d) apakšpunkta ii) punktā minētās iemaksas veido piešķirtos ieņēmumus saskaņā ar Finanšu regulas 21. panta 5. punktu.

2. Neskarot Regulas (ES) Nr. 1315/2013 8. pantu, šā panta 1. punktā minētās trešās valstis un subjekti, kas iedibināti šajās valstīs, nevar saņemt finansiālu atbalstu saskaņā ar šo regulu, izņemot, ja tas ir vajadzīgs konkrēta kopīgu interešu projekta vai projekta saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu mērķu sasniegšanai un saskaņā ar nosacījumiem, kas noteikti šīs regulas 20. pantā minētajās darba programmās.

6. pants

Īstenošana un Savienības finansējuma veidi

1. EISI īsteno atbilstoši tiešas pārvaldības principam saskaņā ar Finanšu regulu vai atbilstoši netiešas pārvaldības principam struktūras, kas minētas Finanšu regulas 62. panta 1. punkta pirmās daļas c) apakšpunktā.
2. EISI sniegtais finansējums var būt Finanšu regulā noteiktajā dotāciju un iepirkumu veidā. Tas var arī sniegt ieguldījumu finansējuma apvienošanas darbībās saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/523⁽³⁾ un Finanšu regulas X sadaļu. Savienības ieguldījums finansējuma apvienošanas darbībās transporta nozarē nepārsniedz 10 % no budžeta apjoma, kas norādīts šīs regulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā. Transporta nozarē finansējuma apvienošanas darbības var izmantot darbībām, kas saistītas ar viedu, sadarbspējīgu, ilgtspējīgu, iekļaujošu, piekļūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti, kā minēts šīs regulas 9. panta 2. punkta b) apakšpunktā.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/523 (2021. gada 24. marts), ar ko izveido programmu *InvestEU* un groza Regulu (ES) 2015/1017 (OV L 107, 26.3.2021., 30. lpp.).

3. Komisija var deleģēt izpildaģentūrām pilnvaras īstenot daļu no EISI saskaņā ar Finanšu regulas 69. pantu, lai izpildītu EISI optimālas pārvaldības un efektivitātes prasības transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē.
4. Risku, kas saistīts ar līdzekļu atgūšanu no saņēmējiem, var segt ar iemaksām savstarpējās apdrošināšanas mehānismā, un tās tiek uzskatītas par pietiekamu garantiju saskaņā ar Finanšu regulu. Piemēro Regulas (ES) 2021/695 33. panta 7. punktu.

7. pants

Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā

1. Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā veicina dekarbonizāciju, iekšējā enerģijas tirgus izveides pabeigšanu un enerģijas piegādes drošības palielināšanu. Minētos projektus iekļauj sadarbības nolīgumā vai cita veida režīmā starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai režīmos starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vienu vai vairākām trešām valstīm, kā noteikts Direktīvas (ES) 2018/2001 8., 9., 11. un 13. pantā. Minētie projekti atbilst šīs regulas pielikuma IV daļā noteiktajiem mērķiem, vispārējiem kritērijiem un procedūrai.
2. Līdz 2021. gada 31. decembrim, Komisija saskaņā ar 26. pantu pieņem deleģētus aktus, kuros, neskarot 14. pantā izklāstītos piešķiršanas kritērijus, nosaka konkrētus atlases kritērijus un detalizētu informāciju par projektu atlases procesu. Komisija publicē metodoloģijas, saskaņā ar kurām novērtē projekta ieguldījumu vispārīgajos kritērijos un sagatavo pielikuma IV daļā noteikto izmaksu un ieguvumu analīzi.
3. Pētījumi, kuru mērķis ir izstrādāt un apzināt pārrobežu projektus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, var pretendēt uz finansējumu saskaņā ar šo regulu.
4. Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā var pretendēt uz Savienības finansējumu darbiem, ja tie atbilst šādiem papildu kritērijiem:
 - a) projekta specifiskā izmaksu un ieguvumu analīze, kas veikta, ievērojot pielikuma IV daļas 3. punktu, ir obligāta visiem atbalstītajiem projektiem, un tajā ir ņemti vērā visi ieņēmumi no atbalsta shēmām, tā ir veikta pārredzami, visaptveroši un pilnīgi un sniedz pierādījumus par to, ka sistēmas integrācijas, vides ilgtspējas, enerģijas piegādes drošības vai inovācijas ziņā pastāv iespēja panākt būtiskus izmaksu ietaupījumus vai ieguvumus, vai abus; un
 - b) pieteikuma iesniedzējs pierāda, ka projekts bez dotācijas netiktu īstenots vai ka projekts bez dotācijas nevar būt ekonomiski dzīvotspējīgs.
5. Dotācijas summa darbiem:
 - a) ir proporcionāla izmaksu ietaupījumiem vai ieguvumiem, kas minēti pielikuma IV daļas 2. punkta b) apakšpunktā, vai abiem;
 - b) tā nepārsniedz summu, kura ir vajadzīga, lai nodrošinātu, ka projekts tiek īstenots vai kļūst ekonomiski dzīvotspējīgs; un
 - c) atbilst 15. panta 3. punktam.
6. EISI ir paredzēta koordinēta finansējuma iespēja ar veicinošu satvaru atjaunojamo energoresursu enerģijas izmantojumam, kā minēts Direktīvas (ES) 2018/2001 3. panta 5. punktā, un līdzfinansējums Savienības atjaunojamās enerģijas finansēšanas mehānismam, kā minēts Regulas (ES) 2018/1999 33. pantā.
7. Komisija regulāri novērtē līdzekļu apguvi pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā salīdzinājumā ar šīs regulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto atsauces summu. Ņemot vērā minēto novērtējumu, ja līdzekļi pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā tirgū tiek apgūti nepietiekami, minētajiem projektiem paredzēto neizmanto budžetu izmanto, lai sasniegtu šīs regulas 3. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punktā izklāstītos Eiropas enerģētikas tiklu mērķus, un šīs regulas 9. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajām atbilstīgajām darbībām, un, sākot no 2024. gada, var arī izmantot, lai līdzfinansētu Savienības atjaunojamās enerģijas finansēšanas mehānismu, kas izveidots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1999.

8. Komisija pieņem īstenošanas aktu, kurā paredz īpašus noteikumus par līdzfinansēšanu starp pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā daļām saskaņā ar EISI un Savienības atjaunojamās enerģijas finansēšanas mehānismu, kas izveidots saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1999 33. pantu. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar šīs regulas 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

8. pants

Kopīgu interešu projekti digitālās savienojamības infrastruktūras jomā

1. Kopīgu interešu projekti digitālās savienojamības infrastruktūras jomā ir tie projekti, kas sniedz nozīmīgu ieguldījumu Savienības stratēģisko savienojamības mērķu sasniegšanā un/vai nodrošina tādu tīkla infrastruktūru, ar ko atbalsta ekonomikas un sabiedrības digitālo pārveidi, kā arī sniedz nozīmīgu ieguldījumu Savienības digitālajā vienotajā tirgū.
2. Kopīgu interešu projekti digitālās savienojamības infrastruktūras jomā atbilst šādiem kritērijiem:
 - a) projekts veicina 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā noteiktā konkrētā mērķa sasniegšanu; un
 - b) projektā izmanto labāko pieejamo un minētajam konkrētajam projektam vispiemērotāko tehnoloģiju, kas piedāvā vislabāko līdzsvaru starp datu plūsmas kapacitāti, pārraides drošību, tīkla noturību, kiberdrošību un izmaksu efektivitāti.
3. Pētījumi, kuru mērķis ir izstrādāt un apzināt kopīgu interešu projektus digitālās savienojamības infrastruktūras jomā, var pretendēt uz finansējumu saskaņā ar šo regulu.
4. Neskarot 14. pantā noteiktos piešķiršanas kritērijus, finansējuma prioritāti nosaka, ņemot vērā šādus kritērijus:
 - a) darbībām, kuras veicina ļoti augstas veiktspējas tīklu, tostarp 5G sistēmu un citas modernākās savienojamības tīklu, izvēšanu un piekļuvi tiem saskaņā ar Savienības stratēģiskās savienojamības mērķiem apgabalos, kur atrodas sociālekonomiskie virzītājspēki, piešķir prioritāti, ņemot vērā minēto apgabalu savienojamības vajadzības un radīto papildu teritorijas pārklājumu, tostarp mājsaimniecībām, saskaņā ar pielikuma V daļas 1. punktu; atsevišķi izvēšanas gadījumi attiecībā uz sociālekonomiskiem virzītājspēkiem var pretendēt uz finansējumu, ar noteikumu, ka minētie izvēšanas gadījumi ir ekonomiski samērīgi un fiziski iespējami;
 - b) darbībām, kuras veicina ļoti augstas kvalitātes vietējas bezvadu savienojamības nodrošināšanu vietējās kopienās, piešķir prioritāti saskaņā ar pielikuma V daļas 2. punktu;
 - c) darbībām, kuras veicina 5G koridoru izvēšanu uz galvenajām transporta maģistrālēm, tostarp TEN-T, piemēram, tādiem, kādi uzskaitīti pielikuma V daļas 3. punktā, piešķir prioritāti, lai nodrošinātu pārklājumu uz minētajām galvenajām transporta maģistrālēm, kas ļauj nepārtraukti sniegt sinerģijas digitālos pakalpojumus, ņemot vērā to sociālekonomisko atbilstību attiecībā uz jebkuriem pašlaik uzstādītiem tehnoloģiskiem risinājumiem uz nākotni vērstā pieejā;
 - d) kopīgu interešu projektiem, kuru mērķis ir izvērst vai būtiski modernizēt pārrobežu bāzes tīklus, kas savieno Savienību ar trešām valstīm, un stiprināt savienojumus starp elektronisko sakaru tīkliem Savienības teritorijā, tostarp ar zemūdens kabeļiem, piešķir prioritāti atkarībā no tā, cik būtiski tie veicina minēto elektronisko sakaru tīklu labāku veiktspēju, noturību un ļoti augstu veiktspēju;
 - e) kopīgu interešu projektiem, ar kuriem izvērs ekspluatējamās digitālās platformas, prioritāti piešķir darbībām, kas izmanto modernas tehnoloģijas, ņemot vērā tādus aspektus kā sadarbība, kiberdrošība, datu privātums un atkalizmantošana.

II NODAĻA

ATTIECINĀMĪBA

9. pants

Atbilstīgās darbības

1. Uz finansējumu var pretendēt tikai tādas darbības, kas veicina 3. pantā minēto mērķu sasniegšanu, vienlaikus ņemot vērā ilgtermiņa dekarbonizācijas saistības. Šādas darbības ir pētījumi, darbi un citi papildinošie pasākumi, kas vajadzīgi EISI un konkrētai nozarei specifisku pamatnostādņu pārvaldībai un īstenošanai. Pētījumi ir atbilstīgi tikai tad, ja tie attiecas uz projektiem, kas ir atbilstīgi saskaņā ar EISI.
2. Transporta nozarē uz Savienības finansiālā atbalsta saņemšanu saskaņā ar šo regulu var pretendēt tikai šādas darbības:
 - a) darbības, kas saistītas ar efektīviem, savstarpēji savienotiem, sadarbspējīgiem un multimodāliem tīkliem dzelzceļu, autoceļu, iekšzemes ūdensceļu un jūras infrastruktūras attīstībai:
 - i) darbības, ar kurām saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu īsteno pamattīklu, tostarp darbības, kuras saistītas ar pārrobežu savienojumiem un trūkstošiem savienojumiem, tādiem kā tie, kas uzskaitīti šīs regulas pielikuma III daļā, kā arī pamattīkla pilsētu mezgliem, multimodālām loģistikas platformām, jūras ostām, iekšzemes ostām, dzelzceļa termināļiem un savienojumiem ar lidostām, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā; pamattīkla īstenošanas darbības var ietvert saistītus elementus, kas atrodas visaptverošajā tīklā, ja tas ir vajadzīgs, lai optimizētu ieguldījumus un saskaņā ar šīs regulas 20. pantā minētajās darba programmās norādīto kārtību;
 - ii) darbības, kas saistītas ar visaptverošā tīkla pārrobežu savienojumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu, piemēram, tās, kas uzskaitītas šīs regulas pielikuma III daļas 2. punktā, darbības, kas minētas šīs regulas pielikuma III daļas 3. punktā, darbības, kas saistītas ar pētījumiem visaptverošā tīkla attīstībai, un darbības, kas attiecas uz visaptverošā tīkla jūras un iekšzemes ostām saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu;
 - iii) darbības, ar ko atjauno pamestos vai demontētos trūkstošos reģionālos pārrobežu dzelzceļa savienojumus TEN-T tīklā;
 - iv) darbības, ar kurām saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu īsteno visaptverošā tīkla posmus, kas atrodas tālākos reģionos, tostarp darbības, kuras saistītas ar visaptverošā tīkla attiecīgajiem pilsētu mezgliem, jūras ostām, iekšzemes ostām, dzelzceļa termināļiem, savienojumiem ar lidostām un multimodālām loģistikas platformām, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;
 - v) darbības kopīgu interešu projektu atbalstam, lai savienotu Eiropas komunikāciju tīklu ar kaimiņvalstu infrastruktūras tīkliem, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 8. panta 1. punktā;
 - b) darbības, kas saistītas ar viedu, sadarbspējīgu, ilgtspējīgu, multimodālu, iekļaujošu, piekļūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti:
 - i) darbības jūras transporta maģistrāļu atbalstam, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 21. pantā, kurās galvenā uzmanība ir pievērsta pārrobežu tuvsatiksmes kuģošanai;
 - ii) darbības telemātikas lietojumprogrammu sistēmu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 31. pantu attiecīgajiem transporta veidiem, tostarp jo īpaši:
 - dzelzceļiem – ERTMS,
 - iekšzemes ūdensceļiem – upju informācijas pakalpojumi (RIS),
 - autotransportam – intelektiskās transporta sistēmas (ITS),
 - jūras transportam – kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas (VTMIS) un e-jūrnieceības pakalpojumi, tostarp viena kontaktpunkta pakalpojumi, piemēram, vienotie jūrnieceības kontaktpunkti, ostu sistēmas un attiecīgas muitas informācijas sistēmas,
 - gaisa transportam – gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, jo īpaši tās, kas izriet no Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) pētnieceības programmas (SESAR) sistēmas;

- iii) darbības ilgtspējīgu kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 32. pantu un darbības dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai;
 - iv) darbības jaunu tehnoloģiju un inovācijas atbalstam, tostarp automatizācijai, labākiem transporta pakalpojumiem, transporta veidu integrācijai un visu transporta veidu alternatīvo degvielu infrastruktūrai, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 33. pantu;
 - v) darbības, ko veic, lai likvidētu šķēršļus sadarbībai, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta o) punktā, jo īpaši šķēršļus, kas pastāv, kad tiek panākta ietekme uz koridoriem/tīkliem, tostarp darbības, kas sekmē dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmes intensitāti un automatiskas riteņu platuma maiņas iekārtas;
 - vi) darbības, ar kurām novērš šķēršļus sadarbībai, jo īpaši pilsētu mezglos, Regulas (ES) Nr. 1315/2013 30. panta nozīmē;
 - vii) darbības, ar kurām īsteno drošu un aizsargātu infrastruktūru un mobilitāti, tostarp ceļu satiksmes drošību, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 34. pantu;
 - viii) darbības, ar kurām uzlabo transporta infrastruktūras noturību, jo īpaši tās noturību pret klimata pārmaiņām un dabas katastrofām un pret kibernetikas apdraudējumiem;
 - ix) darbības, ar kurām uzlabo visu transporta veidu infrastruktūras piekļūstamību visiem lietotājiem, jo īpaši lietotājiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 37. pantu;
 - x) darbības, ar kurām uzlabo piekļūstamību transporta infrastruktūrai un tās pieejamību drošības un civilās aizsardzības nolūkos, un darbības, ar kurām transporta infrastruktūru pielāgo Savienības ārējās robežas pārbaužu nolūkos ar mērķi atvieglot satiksmes plūsmas;
- c) saskaņā ar konkrēto mērķi, kas minēts 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā, un saskaņā ar 12. pantu darbības vai īpaši pasākumi darbības ietvaros, ar ko atbalsta jaunas vai jau esošas *TEN-T daļas*, kuras ir piemērotas militārajam transportam, lai *TEN-T* pielāgotu divējāda lietojuma infrastruktūras prasībām.

3. Enerģētikas nozarē uz Savienības finansiālā atbalsta saņemšanu saskaņā ar šo regulu var pretendēt tikai šādas darbības:

- a) darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. pantā;
- b) darbības, ar kurām atbalsta pārrobežu projektus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, tostarp inovatīvus risinājumus un atjaunojamo energoresursu enerģijas uzglabāšanu, un to koncepciju, kā definēts pielikuma IV daļā, ja ir izpildīti 7. pantā paredzētie nosacījumi.

4. Digitālajā nozarē Savienības finansiālo atbalstu saskaņā ar šo regulu var saņemt tikai šādas darbības:

- a) darbības, ar kurām atbalsta tādu ļoti augstas veiktspējas tīklu, tostarp 5G sistēmu, izvēšanu un piekļuvi tiem, kas var nodrošināt gigabitu savienojamību apgabalos, kur atrodas sociālekonomiskie virzītājspēki;
- b) darbības, ar kurām atbalsta ļoti augstas kvalitātes vietējas bezvadu savienojamības nodrošināšanu vietējās kopienās, kas ir bez maksas un bez diskriminējošiem nosacījumiem;
- c) darbības, ar kurām īsteno nepārtrauktu 5G sistēmu pārklājumu visās galvenajās transporta maģistrālēs, tostarp *TEN-T*, piemēram, darbības, kas uzskaitītas pielikuma V daļas 3. punktā;
- d) darbības jaunu bāzes tīklu izvēšanas vai esošo bāzes tīklu būtiskas modernizēšanas atbalstam, tostarp ar zemūdens kabeļiem, daļībvalstīs un starp daļībvalstīm un starp Savienību un trešām valstīm, piemēram, darbības, kas uzskaitītas pielikuma V daļas 3. punktā, kā arī citas darbības, ar kurām atbalsta minētajā punktā norādīto bāzes tīklu izvēšanu;
- e) darbības, ar kurām īsteno digitālās savienojamības infrastruktūras prasības saistībā ar pārrobežu projektiem transporta vai enerģētikas jomā, vai darbības, ar kurām atbalsta operatīvās digitālās platformas, kas ir tieši saistītas ar transporta infrastruktūrām vai energoinfrastruktūrām, vai abu veidu darbības.

10. pants

Sinergijas starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari

1. Darbības, kas vienlaicīgi veicina vismaz divu nozaru viena vai vairāku mērķu sasniegšanu, kā noteikts 3. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā, var pretendēt uz Savienības finansiālā atbalsta saņemšanu saskaņā ar šo regulu un augstākas līdzfinansējuma likmes izmantošanu saskaņā ar 15. pantu. Šādas darbības īsteno ar darba programmām, kas aptver vismaz divas nozares un ietver īpašus piešķiršanas kritērijus, un tās finansē ar budžeta iemaksām no attiecīgajām nozarēm.
2. Transporta, enerģētikas vai digitālajā nozarē darbībām, kuras ir atbilstīgas saskaņā ar 9. pantu, var būt sinerģētiski elementi, kas ir saistīti ar jebkuru no pārējām nozarēm, kuras nav saistītas ar atbilstīgām darbībām, kas paredzētas attiecīgi 9. panta 2., 3. vai 4. punktā, ar noteikumu, ka šīs darbības atbilst visām turpmāk minētajām prasībām:
 - a) sinerģētisko elementu izmaksas nepārsniedz 20 % no darbības kopējām attiecināmajām izmaksām;
 - b) sinerģētiskie elementi ir saistīti ar transporta, enerģētikas vai digitālo nozari; un
 - c) sinerģētiskie elementi ļauj ievērojami uzlabot darbības sociālekonomiskos, klimatiskos vai vidiskos ieguvumus.

11. pants

Atbilstīgie subjekti

1. Attiecībā uz subjektiem, papildus Finanšu regulas 197. pantā noteiktajiem kritērijiem piemēro attiecināmības kritērijus, kas noteikti šajā pantā.
2. Tiesīgi piedalīties ir šādi subjekti:
 - a) juridiskas personas, kuras iedibinātas:
 - i) dalībvalstī, tostarp kopuzņēmumi;
 - ii) ar EISI asociētā trešā valstī, vai
 - iii) aizjūras zemē vai teritorijā;
 - b) juridiskas personas, kas izveidotas saskaņā ar Savienības tiesībām, un, ja darba programmās paredzēts, starptautiskās organizācijas.
3. Fiziskas personas nav tiesīgas piedalīties.
4. Darba programmās var paredzēt, ka juridiskas personas, kas iedibinātas saskaņā ar 5. pantu ar EISI asociētā trešā valstī, un juridiskas personas, kas iedibinātas Savienībā, bet ko tieši vai netieši kontrolē trešās valstis vai trešo valstu valstspiederīgie, vai subjekti, kas iedibināti trešās valstīs, pienācīgi pamatotu drošības apsvērumu dēļ nav tiesīgas piedalīties nevienā no darbībām, kas īstenojamās saskaņā ar 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā izklāstītajiem konkrētajiem mērķiem, vai atsevišķās šādās darbībās. Šādos gadījumos uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus un uzaicinājumi iesniegt piedāvājumus ir atvērti tikai tiem subjektiem, kas iedibināti dalībvalstīs vai par ko uzskata, ka tie iedibināti dalībvalstīs, un ko tieši vai netieši kontrolē dalībvalstis vai dalībvalstu valstspiederīgie.
5. Juridiskas personas, kas iedibinātas trešā valstī, kura nav asociēta ar EISI, izņēmuma kārtā ir tiesīgas saņemt Savienības finansiālo atbalstu no EISI, ja tas ir obligāti nepieciešams konkrēta kopīgu interešu projekta transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē vai pārrobežu projekta atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā mērķu sasniegšanai.
6. Tiesīgi piedalīties ir priekšlikumi, ko iesniedz:
 - a) viena vai vairākas dalībvalstis; vai
 - b) ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu – starptautiskas organizācijas, kopuzņēmumi vai publiski vai privāti uzņēmumi vai struktūras, tostarp reģionālās vai vietējās iestādes.

Ja attiecīgā dalībvalsts nepiekrīt iesniegšanai saskaņā ar pirmās daļas b) apakšpunktu, tā attiecīgi dara zināmu minēto informāciju.

Dalībvalsts var nolemt, ka attiecībā uz konkrētu darba programmu vai konkrētām pieteikumu kategorijām priekšlikumus var iesniegt bez tās piekrišanas. Tādā gadījumā to pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma norāda attiecīgajā darba programmā un uzaicinājumā iesniegt šādus priekšlikumus.

12. pants

Īpaši attiecināmības noteikumi darbībām, kas saistītas ar TEN-T pielāgošanu civilajam un aizsardzības divējādam lietojumam

1. Darbībām, kas veicina TEN-T pamattīkla vai visaptverošā tīkla pielāgošanu, kā definēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013, lai nodrošinātu iespēju infrastruktūru izmantot civilajam un aizsardzības divējādam lietojumam, piemēro šādus papildu attiecināmības noteikumus:

- a) priekšlikumus iesniedz viena vai vairākas dalībvalstis vai – ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu – juridiskās personas, kuras iedibinātas dalībvalstīs;
- b) darbības ir saistītas ar posmiem vai mezgliem, kurus dalībvalstis norādījušas pielikumos Militārajām prasībām militārajai mobilitātei Eiropas Savienībā un ārpus tās, ko Padome pieņēma 2018. gada 20. novembrī, vai jebkurā vēlāk pieņemtā sarakstā un jebkurā turpmākā indikatīvā prioritāro projektu sarakstā, ko dalībvalstis ir noteikušas saskaņā ar Militārās mobilitātes rīcības plānu;
- c) darbības var attiekties gan uz esošo infrastruktūras komponentu modernizēšanu, gan uz jaunu infrastruktūras komponentu būvniecību, ņemot vērā šā panta 2. punktā minētās infrastruktūras prasības;
- d) darbības, ar kurām nodrošina infrastruktūras prasības līmeni, kas pārsniedz divējāda lietojuma vajadzībām prasīto līmeni, ir attiecināmas, tomēr to izmaksas ir attiecināmas tikai līdz tādām izmaksu līmenim, kas atbilst divējādam lietojumam nepieciešamajam prasību līmenim; darbības, kas attiecas uz infrastruktūru, ko izmanto vienīgi militāriem nolūkiem, nav attiecināmas;
- e) šajā pantā paredzētās darbības finansē tikai no summas, kas paredzēta šīs regulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta iii) punktā.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktu, kurā vajadzības gadījumā precizē infrastruktūras vajadzības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām, un izvērtēšanas procedūru attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar divējāda lietojuma infrastruktūras darbībām. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Pēc 23. panta 2. punktā paredzētās EISI vidusposma izvērtēšanas Komisija var ierosināt budžeta lēmējinstīcijai, ka tā pārvieto nepiešķirtos līdzekļus no 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta iii) punktā paredzētā finansējuma uz 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā paredzēto finansējumu.

III NODAĻA

DOTĀCIJAS

13. pants

Dotācijas

Dotācijas atbilstīgi EISI piešķir un pārvalda saskaņā ar Finanšu regulas VIII sadaļu.

14. pants

Piešķiršanas kritēriji

1. Pārredzamus piešķiršanas kritērijus nosaka 20. pantā minētajās darba programmās un uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, ņemot vērā tikai šādus elementus, ciktāl piemērojams:
 - a) ekonomiskā, sociālā un vidiskā ietekme, tostarp ietekme uz klimatu (ieguvumi un izmaksas projekta darbības ciklā), analīzes pamatotība, vispusīgums un pārredzamība;
 - b) inovācijas un digitalizācijas, drošuma, sadarbības un piekļūstamības aspekti, tostarp personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
 - c) pārrobežu dimensija, tīkla integrācija un piekļuve teritorijai, tostarp Eiropas salām un tālākajiem reģioniem;
 - d) Savienības pievienotā vērtība;
 - e) sinerģija starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari;
 - f) darbības gatavība, ņemot vērā projekta izstrādi;
 - g) ierosinātās uzturēšanas stratēģijas pēc projekta pabeigšanas pamatojums;
 - h) ierosinātā īstenošanas plāna pamatojums;
 - i) Savienības finansiālā atbalsta katalītiskā ietekme uz ieguldījumu;
 - j) vajadzība pārvarēt finansiālus šķēršļus, piemēram, tos, ko radījusi nepietiekama komerciālā dzīvotspēja, augstas sākotnējās izmaksas vai tirgus finansējuma trūkums;
 - k) divējāda lietojuma potenciāls saistībā ar militāro mobilitāti;
 - l) saskanība ar Savienības un valstu enerģētikas un klimata jomas plāniem, tostarp princips "energoefektivitāte pirmajā vietā".
2. Novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, attiecīgā gadījumā ņem vērā noturību pret klimata pārmaiņu nelabvēlīgo ietekmi, veicot uzņēmības pret klimata pārmaiņām un riska novērtējumu, tostarp attiecīgus pielāgošanās pasākumus.
3. Novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, attiecīgā gadījumā, kā norādīts darba programmās, nodrošina, ka darbības, kuras saņēmušas EISI atbalstu un kurās ietverta PNT tehnoloģija, ir tehniski saderīgas ar programmām *Galileo* un *EGNOS* un programmu *Copernicus*.
4. Attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar transporta nozari, novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, attiecīgā gadījumā nodrošina, ka ierosinātās darbības saskan ar koridoru darba plāniem un īstenošanas aktiem, ievērojot Regulas (ES) Nr. 1315/2013 47. pantu, un ka tajās, ievērojot minētās regulas 45. panta 8. punktu, ir ņemts vērā atbildīgā Eiropas koordinatora konsultatīvs atzinums. Novērtējumā arī apsver, vai EISI finansēto darbību īstenošana varētu radīt kravu un pasažieru plūsmu traucējumus projekta skartajā līnijas posmā un vai šādu risku iespējamība ir mazināta.
5. Attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, piešķiršanas kritērijos ņem vērā 7. panta 4. punktā paredzētos nosacījumus.
6. Attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem digitālās savienojamības jomā, piešķiršanas kritērijos, kas noteikti darba programmās un uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, ņem vērā 8. panta 4. punktā paredzētos kritērijus.

15. pants

Līdzfinansējuma likmes

1. Pētījumiem Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām. Pētījumiem, kuri finansēti ar summām, kas pārvietotas no Kohēzijas fonda, maksimālās līdzfinansējuma likmes ir tās, ko piemēro Kohēzijas fondam, kā noteikts 2. punkta c) apakšpunktā.

2. Darbiem transporta nozarē piemēro šādas maksimālās līdzfinansējuma likmes:
- a) darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 30 % no kopējām attiecināmajām izmaksām; tomēr līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 50 % šādām darbībām:
 - i) darbībām, kas saistītas ar pārrobežu savienojumiem atbilstoši šā punkta e) apakšpunktā paredzētajiem nosacījumiem;
 - ii) darbībām telemātikas lietojumprogrammu sistēmu atbalstam;
 - iii) darbībām iekšzemes ūdensceļu vai dzelzceļu sadarbības atbalstam;
 - iv) darbībām jaunu tehnoloģiju un inovācijas atbalstam;
 - v) darbībām infrastruktūras drošuma uzlabojumu atbalstam; un
 - vi) darbībām transporta infrastruktūras pielāgošanai pārbaužu uz Savienības ārējās robežas vajadzībām saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem;
 - b) darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām; tomēr līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 85 %, ja, ievērojot 4. panta 13. punktu, vajadzīgie resursi ir pārvietoti uz EISI;
 - c) attiecībā uz summām, kas pārvietotas no Kohēzijas fonda, maksimālās līdzfinansējuma likmes nepārsniedz 85 % no kopējām attiecināmajām izmaksām;
 - d) attiecībā uz summām no Eiropas stratēģisko investīciju pozīcijas 1 559 800 000 EUR apmērā, kā minēts pielikuma II daļas pirmās daļas pirmajā ievilkumā, trūkstošo nozīmīgo pārrobežu dzelzceļa savienojumu pabeigšanai starp dalībvalstīm, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, – maksimālās līdzfinansējuma likmes nepārsniedz 85 % no kopējām attiecināmajām izmaksām;
 - e) attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar pārrobežu savienojumiem, palielinātās maksimālās līdzfinansējuma likmes, kuras noteiktas šā punkta a), c) un d) apakšpunktā, var piemērot tikai darbībām, kurām ir pierādīta augsta integrācijas pakāpe darbības plānošanā un īstenošanā, ņemot vērā 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto piešķiršanas kritēriju, piemēram, ja ir izveidots atsevišķs projekta uzņēmums vai kopīga pārvaldības struktūra, pastāv divpusējs tiesiskais regulējums vai ir pieņemts īstenošanas akts, ievērojot Regulas (ES) Nr. 1315/2013 47. pantu; turklāt līdzfinansējuma likmi, kas piemērojama integrētu pārvaldes struktūru, tostarp kopuzņēmumu, īstenojamiem projektiem, saskaņā ar 11. panta 2. punkta a) apakšpunktu var palielināt par 5 %.
3. Darbiem enerģētikas nozarē piemēro šādas maksimālās līdzfinansējuma likmes:
- a) darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām;
 - b) līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 75 % no kopējām attiecināmajām izmaksām darbībām, kas veicina tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kuri, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. panta 2. punktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina enerģijas piegādes drošību augstā līmenī reģionālā vai Savienības mērogā, stiprina Savienības solidaritāti vai piedāvā ļoti inovatīvus risinājumus.
4. Darbiem digitālajā nozarē piemēro šādas maksimālās līdzfinansējuma likmes: darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 30 % no kopējām attiecināmajām izmaksām.

Līdzfinansējuma likmes var palielināt:

- a) līdz 50 % darbībām ar izteiktu pārrobežu dimensiju, piemēram, nepārtrauktam 5G sistēmu pārklājumam uz galvenajām transporta maģistrālēm vai bāzes tīklu izvērsēšanai starp dalībvalstīm un starp Savienību un trešām valstīm; un
- b) līdz 75 % darbībām, ar kurām īsteno sociālekonomisko virzītājspēku gigabitu savienojamību.

Darbības, ar ko nodrošina vietēju bezvadu savienojamību vietējās kopienās, ja tās īsteno, izmantojot mazas vērtības dotācijas, var finansēt ar Savienības finansiālo atbalstu, sedzot līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām, neskarot līdzfinansējuma principu.

5. Maksimālā līdzfinansējuma likme, kas piemērojama 10. panta 1. punktā minētajām darbībām, ir vislielākā maksimālā līdzfinansējuma likme, kas piemērojama attiecīgajām nozarēm. Turklāt šādām darbībām piemērojamo līdzfinansējuma likmi var palielināt par 10 %.

6. Katrā no transporta, enerģētikas vai digitālajām nozarēm, attiecībā uz darbiem, kas veikti tālākajos reģionos, piemēro īpašu maksimālo līdzfinansējuma likmi 70 % apmērā.

16. pants

Attiecināmās izmaksas

Papildus Finanšu regulas 186. pantā noteiktajiem kritērijiem piemēro šādus izmaksu attiecināmības kritērijus:

- a) attiecināmi ir tikai dalībvalstīs radušies izdevumi, izņemot, ja kopīgu interešu projekts vai pārrobežu projekts atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā skar vienas vai vairāku trešo valstu teritoriju, kā noteikts šīs regulas 5. pantā vai 11. panta 4. punktā, vai starptautiskos ūdeņus, un ja darbība ir obligāti nepieciešama, lai sasniegtu attiecīgā projekta mērķus;
- b) iekārtu, aprīkojuma un infrastruktūras izmaksas, ko labuma guvējs uzskata par kapitālizdevumiem, ir attiecināmas līdz pilnam apjomam;
- c) izdevumi, kas saistīti ar zemes iegādi, nav attiecināmās izmaksas, izņemot līdzekļus, kas transporta nozarē pārvietoti no Kohēzijas fonda saskaņā ar Regulas (ES) 2021/1060 64. pantu;
- d) attiecināmajās izmaksās nav iekļauts pievienotās vērtības nodoklis.

17. pants

Dotāciju kombinēšana ar citiem finansējuma avotiem

1. Dotācijas var izmantot kombinācijā ar finansējumu no Eiropas investīciju bankas vai valsts attīstību veicinošām bankām, vai citām attīstības un publiskām finanšu iestādēm, kā arī no privātā sektora finanšu iestādēm un privātā sektora investoriem, tostarp publiskām un privātām partnerībām.
2. Šā panta 1. punktā minēto dotāciju izmantošanu var īstenot ar speciāliem uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus.

18. pants

Dotāciju samazināšana vai izbeigšana

1. Papildus Finanšu regulas 131. panta 4. punktā minētajiem iemesliem dotācijas summu, var, izņemot pienācīgi pamatotus gadījumus, samazināt šādu iemeslu dēļ:
 - a) attiecībā uz pētījumiem – darbība nav sākusies viena gada laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma;
 - b) attiecībā uz darbiem – darbība nav sākusies divu gadu laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma;
 - c) pēc darbības progressa izskatīšanas tiek secināts, ka darbības īstenošanā ir tik lieli kavējumi, ka darbības mērķi, visticamāk, netiks sasniegti.
2. Pamatojoties uz 1. punktā norādītajiem iemesliem, dotācijas nolīgumu var grozīt vai izbeigt.
3. Pirms tiek pieņemts lēmums samazināt vai izbeigt dotāciju, gadījumu vispusīgi izpēta un attiecīgajiem labuma guvējiem dod iespēju saprātīgā laikposmā iesniegt savus apsvērumus.

4. Pieejamās saistību apropriācijas, kas izriet no šā panta 1. vai 2. punkta piemērošanas, sadala citām darba programmām, kas ierosinātas attiecīgā finansējuma ietvaros, kā noteikts 4. panta 2. punktā.

19. pants

Kumulatīvs un alternatīvs finansējums

1. Darbība, kura saņēmusi finansējumu saskaņā ar EISI, var saņemt finansējumu arī no citas Savienības programmas, tostarp no dalītas pārvaldības fondiem, ar noteikumu, ka finansējums neattiecas uz tām pašām izmaksām. Finansējumam, ko darbībai piešķir no kādas Savienības programmas, piemēro attiecīgās programmas noteikumus. Kumulatīvais finansējums nepārsniedz darbības kopējās attiecināmās izmaksas. Atbalstu no dažādām Savienības programmām var aprēķināt proporcionāli atbilstoši dokumentiem, kuros izklāstīti atbalsta nosacījumi.

2. Izcilības zīmoga zīmi piešķir darbībām, kas atbilst šādiem kumulatīvajiem nosacījumiem:

- a) tās ir novērtētas uzaicinājumā iesniegt priekšlikumus EISI ietvaros;
- b) tās atbilst minētā uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus kvalitātes prasību minimumam;
- c) budžeta ierobežojumu dēļ tās nevar finansēt saskaņā ar minēto uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus.

Darbībām, kam piešķirta Izcilības zīmoga zīme saskaņā ar pirmo daļu, ir iespējams saņemt atbalstu no ERAF saskaņā ar Regulas (ES) 2021/1060 67. panta 5. punktu vai no Kohēzijas fonda bez jebkāda papildu novērtējuma un ar noteikumu, ka šādas darbības saskan ar attiecīgā fonda mērķiem un noteikumiem.

IV NODAĻA

PLĀNOŠANA, UZRAUDZĪBA, IZVĒRTĒŠANA UN KONTROLE

20. pants

Darba programmas

1. EISI īsteno ar darba programmām, kas minētas Finanšu regulas 110. pantā.
2. Lai nodrošinātu pārredzamību un prognozējamību un uzlabotu projektu kvalitāti, Komisija līdz 2021. gada 15. oktobrim pieņem pirmās daudzgadu darba programmas. Minētajās pirmajās daudzgadu darba programmās ietver grafiku uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus pirmajiem trijiem EISI gadiem, to tematus un indikatīvo budžetu, kā arī perspektīvu satvaru, kas aptver visu plānošanas periodu.
3. Darba programmas Komisija pieņem ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
4. Pieņemot darba programmas enerģētikas nozarē, Komisija īpašu uzmanību velta tādu kopīgu interešu projektiem un ar tiem saistītām darbībām, kuras ir paredzētas iekšējā enerģijas tirgus turpmākai integrācijai, energoizolācijas izbeigšanai un elektroenerģijas starpsavienojumu problemātisko posmu novēršanai, uzsvāru liekot uz tiem projektiem, ar kuriem palīdz sasniegt starpsavienojumu mērķi – vismaz 10 % līdz 2020. gadam un 15 % līdz 2030. gadam –, kā arī projektiem, kuri palīdz elektroenerģijas sistēmas sinhronizēt ar Savienības tīkliem.

5. Saskaņā ar Finanšu regulas 200. panta 2. punktu atbildīgais kredītrīkotājs vajadzības gadījumā var organizēt atlases procedūru divos šādos posmos:

- a) pieteikumu iesniedzēji iesniedz vienkāršotu dokumentāciju, kurā ietverta salīdzinoši īsa informācija, lai varētu veikt projektu sākotnējo atlasi, pamatojoties uz ierobežotu kritēriju kopumu;
- b) pieteikumu iesniedzēji, kuri sākotnēji izraudzīti pirmajā posmā, iesniedz pilnīgu dokumentāciju pēc pirmā posma noslēgšanas.

21. pants

Savienības finansiālā atbalsta piešķiršana

1. Pēc katra uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus, pamatojoties uz 20. pantā minētajām darba programmām, Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar kuru nosaka finansiālā atbalsta apjomu, ko piešķir izvēlētajiem projektiem vai to daļām, un precizē to īstenošanas nosacījumus un metodes. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
2. Dotāciju nolīgumu īstenošanas laikā Komisija informē attiecīgos labuma guvējus un attiecīgās dalībvalstis par izmaiņām dotāciju summās un par galīgajām izmaksātajām summām.
3. Labuma guvēji bez iepriekšēja dalībvalstu apstiprinājuma iesniedz ziņojumus, kā noteikts attiecīgajos dotāciju nolīgumos. Komisija nodrošina dalībvalstīm piekļuvi ziņojumiem par darbībām to teritorijā.

22. pants

Uzraudzība un ziņošana

1. Pielikuma I daļā ir izklāstīti rādītāji, ar kuriem ziņo par EISI panākumiem virzībā uz 3. pantā noteikto vispārīgo un konkrēto mērķu sasniegšanu.
2. Lai nodrošinātu efektīvu izvērtējumu par EISI panākumiem virzībā uz tās mērķu sasniegšanu, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu nolūkā grozīt pielikuma I daļu attiecībā uz rādītājiem, ja to uzskata par vajadzīgu, kā arī nolūkā papildināt šo regulu ar noteikumiem par uzraudzības un izvērtēšanas sistēmas izveidi.
3. Darbības rezultātu ziņošanas sistēma nodrošina, ka EISI īstenošanas un rezultātu pārraudzībai vajadzīgie dati ir piemēroti padziļinātai analīzei par panākto progresu, tostarp attiecībā uz klimata izdevumu apzināšanu, un ka tie tiek savākti efektīvi, lietderīgi un savlaicīgi. Šajā nolūkā Savienības līdzekļu saņēmējiem un attiecīgā gadījumā dalībvalstīm piemēro samērīgas ziņošanas prasības.
4. Komisija uzlabo tam paredzēto tīmekļa vietni, reāllaikā publicējot karti ar īstenošanā esošiem projektiem, norādot attiecīgo informāciju, tostarp ietekmes novērtējumus un projekta vērtību, labuma guvēju, īstenošanas subjektu un pašreizējo stāvokli. Komisija arī reizi divos gados iesniedz progresa ziņojumus. Minētajos progresa ziņojumos ietver informāciju par EISI īstenošanu saskaņā ar 3. pantā noteiktajiem vispārējiem un konkrētajiem mērķiem, precizējot, vai dažādās nozarēs īstenošana noris sekmīgi, vai kopējās budžeta saistības atbilst kopējai piešķirtajai summai, vai īstenojamie projekti ir apmierinoši pabeigti un vai to īstenošana joprojām ir iespējama un lietderīga.

23. pants

Izvērtēšana

1. Izvērtēšanas veic savlaicīgi, lai to rezultātus varētu ņemt vērā lēmumu pieņemšanas procesā.

2. EISI vidusposma izvērtēšanu veic, tiklīdz ir pieejama pietiekama informācija par EISI īstenošanu, bet ne vēlāk kā četrus gadus pēc EISI īstenošanas sākuma.
3. EISI īstenošanas beigās, bet ne vēlāk kā pēc četriem gadiem no 1. pantā norādītā termiņa beigām, Komisija veic EISI galīgo izvērtēšanu.
4. Komisija izvērtēšanas secinājumus kopā ar saviem apsvērumiem iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai.

24. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz EISI koordinācijas komiteja, kas var tikties dažādos sastāvos atkarībā no attiecīgā temata. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

25. pants

Deleģētie akti

1. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, kas papildina šo regulu:
 - a) izveidojot uzraudzības un izvērtēšanas sistēmu, pamatojoties uz pielikuma I daļā izklāstītajiem rādītājiem;
 - b) papildus pielikuma IV daļas noteikumiem paredzot noteikumus attiecībā uz pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā atlasī un izveidojot un atjauninot sarakstu ar atlasītajiem pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.
2. Saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 26. pantu:
 - a) lai grozītu pielikuma III daļu attiecībā uz transporta pamattīkla koridoru noteikšanu un iepriekš identificētajiem posmiem visaptverošajā tīklā;
 - b) lai grozītu pielikuma V daļu attiecībā uz kopīgu interešu digitālās savienojamības projektu apzināšanu.

26. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 22. panta 2. punktā un 25. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz 2028. gada 31. decembrim.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 7. panta 2. punktā, 22. panta 2. punktā un 25. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 7. panta 2. punktu, 22. panta 2. punktu un 25. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts ir paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

27. pants

Informācija, saziņa un publicitāte

1. Savienības finansējuma saņēmēji atzīst minētā finansējuma izcelsmi un nodrošina tā redzamību – jo īpaši darbību un to rezultātu popularizēšanā–, sniedzot dažādām auditorijām, tostarp plašsaziņas līdzekļiem un sabiedrībai, mērķorientētu informāciju, kas ir konsekventa, lietderīga un samērīga.
2. Komisija rīko informācijas un komunikācijas pasākumus saistībā ar EISI, saistībā ar darbībām, ko veic saskaņā ar EISI, un saistībā ar iegūtajiem rezultātiem. EISI piešķirtie finanšu resursi veicina arī korporatīvo komunikāciju par Savienības politiskajām prioritātēm, ciktāl šīs prioritātes saistītas ar 3. pantā minētajiem mērķiem.
3. Pārredzamību un sabiedrisko apspriešanu nodrošina saskaņā ar piemērojamiem Savienības un valstu tiesību aktiem.

28. pants

Savienības finanšu interešu aizsardzība

Ja trešā valsts EISI piedalās ar lēmumu, kas pieņemts, ievērojot starptautisku nolīgumu, vai pamatojoties uz kādu citu juridisku instrumentu, šī trešā valsts piešķir vajadzīgās tiesības un piekļuvi, lai atbildīgais kredītrikotājs, OLAF un Revīzijas palāta varētu visaptveroši īstenot savu attiecīgo kompetenci. OLAF gadījumā šādas tiesības ietver tiesības veikt izmeklēšanu, tostarp pārbaudes un inspekcijas uz vietas, kā paredzēts Regulā (ES, Euratom) Nr. 883/2013.

V NODAĻA

PĀREJAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

29. pants

Atcelšana un pārejas noteikumi

1. Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 atceļ.
2. Neskarot 1. punktu, šī regula neietekmē tādu darbību turpināšanu vai grozīšanu, kas uzsāktas, ievērojot Regulu (ES) Nr. 1316/2013, ko turpina piemērot minētajām darbībām līdz to slēgšanai.
3. No EISI finansējuma var segt arī izdevumus par tehnisko un administratīvo palīdzību, kas ir vajadzīga, lai nodrošinātu pāreju starp EISI un pasākumiem, kuri pieņemti, ievērojot Regulu (ES) Nr. 1316/2013.
4. Lai varētu pārvaldīt darbības, kas līdz 2027. gada 31. decembrim nebūs pabeigtas, vajadzības gadījumā apropriācijas 4. panta 5. punktā paredzēto izmaksu segšanai var iekļaut Savienības budžetā pēc 2027. gada saskaņā ar šo regulu.

30. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2021. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2021. gada 7. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
D. M. SASSOLI

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
A. LOGAR

PIELIKUMS

I DAĻA

RĀDĪTĀJI

EISI tiks cieši pārraudzīts, pamatojoties uz rādītāju kopumu, kas paredzēts, lai noteiktu, cik lielā mērā ir sasniegti EISI vispārīgie un konkrētie mērķi, un lai līdz minimumam samazinātu administratīvo slogu un izmaksas. Šim nolūkam tiks vākti dati par šādu pamatrādītāju kopumu:

Nozares	Konkrētie mērķi	Pamatrādītāji
Transports	Efektīvi, savstarpēji savienoti un multimodāli tīkli un infrastruktūra viedai, sadarbībai, ilgtspējīgai, iekļaujošai, piekļūstamai, drošai un aizsargātai mobilitātei	Pārrobežu un trūkstošie savienojumi, kam sniegts EISI atbalsts (tostarp darbības, kuras saistītas ar TEN-T pamattīkla un visaptverošā tīkla pilsētu mezgliem, reģionāliem pārrobežu dzelzceļa savienojumiem, multimodālām loģistikas platformām, jūras ostām, iekšzemes ostām, savienojumiem ar lidostām un dzelzceļa termināļiem) (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas sekmē transporta digitalizāciju, jo īpaši, izvērsot ERTMS, RIS, ITS, VTMS/e-jūrnieceības pakalpojumus un SESAR (skaits)
		Alternatīvas degvielas piegādes punkti, kas uzbūvēti vai modernizēti ar EISI atbalstu (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas sekmē satiksmes drošību (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas sekmē transporta pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas sekmē dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazinājumu (skaits)
	Pielāgošana transporta infrastruktūras divējādam lietojumam	Transporta infrastruktūras komponenti, kas pielāgoti divējāda lietojuma prasībām (skaits)
Enerģētika	Ieguldījums tirgu savstarpējā savienotībā un integrācijā	EISI atbalstītās darbības, kas sekmē dalībvalstu tīklu savstarpējas savienotības projektus un novērš iekšējos ierobežojumus (skaits)
	Piegādes drošība	EISI atbalstītās darbības, kas sekmē noturīga gāzes tīkla projektus (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas padara tīklus viedākus un sekmē to digitalizāciju, kā arī palielina enerģijas akumulēšanas kapacitāti (skaits)
	Ilgtspējīga attīstība, radot labvēlīgus nosacījumus dekarbonizācijai	EISI atbalstītās darbības, kas sekmē projektus, kuri dod iespēju palielināt atjaunojamo energoresursu enerģijas plašāku izmantošanu energosistēmās (skaits)
EISI atbalstītās darbības, kas sekmē pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā (skaits)		

Digitālā joma	Ieguldījums digitālās savienojamības infrastruktūras izvērsnā visā Savienībā	Jauni savienojumi ar ļoti augstas veiktspējas tīkliem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem un ļoti kvalitatīvi savienojumi vietējām kopienām
		EISI atbalstītās darbības, kas ļauj nodrošināt 5G pārklājumu uz galvenajām transporta maģistrālēm (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas ļauj nodrošināt jaunus savienojumus ar ļoti augstas veiktspējas tīkliem (skaits)
		EISI atbalstītās darbības, kas sekmē enerģētikas un transporta nozares digitalizāciju (skaits)

II DAĻA

TRANSPORTA NOZARES INDIKATĪVĀS PROCENTUĀLĀS DAĻAS

Budžeta līdzekļus, kas minēti 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā, sadala šādi:

- 60 % darbībām, kas uzskaitītas 9. panta 2. punkta a) apakšpunktā: “darbības, kas saistītas ar efektīviem, savstarpēji savienotiem, sadarbspējīgiem un multimodāliem tīkliem”, no kā 1 559 800 000 EUR (*) prioritārā kārtā un konkursa kārtībā piešķirami trūkstošo galveno pārrobežu dzelzceļa savienojumu pabeigšanai starp dalībvalstīm, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda,
- 40 % darbībām, kas uzskaitītas 9. panta 2. punkta b) apakšpunktā: “darbības, kas saistītas ar viedu, sadarbspējīgu, ilgtspējīgu, multimodālu, iekļaujošu, piekļūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti”.

Budžeta līdzekļus, kas minēti 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā, sadala šādi:

- 85 % darbībām, kas uzskaitītas 9. panta 2. punkta a) apakšpunktā: “darbības, kas saistītas ar efektīviem, savstarpēji savienotiem, sadarbspējīgiem un multimodāliem tīkliem”,
- 15 % darbībām, kas uzskaitītas 9. panta 2. punkta b) apakšpunktā: “darbības, kas saistītas ar viedu, sadarbspējīgu, ilgtspējīgu, multimodālu, iekļaujošu, piekļūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti”.

Darbības, kas uzskaitītas 9. panta 2. punkta a) apakšpunktā, 85 % no budžeta līdzekļiem būtu jāpiešķir darbībām pamattīklā un 15 % – darbībām visaptverošajā tīklā.

III DAĻA

TRANSPORTA PAMATTĪKLA KORIDORI UN PĀRROBEŽU SAVIENOJUMI VISAPTVEROŠAJĀ TĪKLĀ

1. Pamattīkla koridori un indikatīvs saraksts ar iepriekš identificētiem pārrobežu savienojumiem un trūkstošiem savienojumiem

Pamattīkla koridors “Atlantijas okeāns”	
Pielāgošana	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douru upe Sionainn Faing vai Shannon Foynes/Baile Átha Cliath vai Dublin/Corcaigh vai Cork – Le Havre – Rouen – Paris

(*) 1 384 000 000 EUR 2018. gada cenās.

	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Sionainn Faing vai Shannon Foynes/Baile Átha Cliath vai Dublin/Corcaigh vai Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon	
Pārrobežu savienojumi	Évora – Mérida	Dzelzceļš
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Douru upe (Via Navegável do Douro)	Iekšzemes ūdensceļi
Trūkstošie savienojumi	Linijas Pireneju pussalā, kuras nav sadarbspējīgas ar UIC sliežu platumu	Dzelzceļš
Pamattīkla koridors “Baltijas jūra – Adrijas jūra”		
Pielāgošana	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 – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste	
Pārrobežu savienojumi	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	Dzelzceļš
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Autoceļš
Trūkstošie savienojumi	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Zemmeringas bāzes tunelis Graz – Klagenfurt: Koralmas dzelzceļa līnija un tunelis Koper – Divača	Dzelzceļš
Pamattīkla koridors “Vidusjūra”		
Pielāgošana	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/ Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA robeža	
Pārrobežu savienojumi	Barcelona – Perpignan	Dzelzceļš
	Lyon – Torino: bāzes tunelis un pievedceļi	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	

	Budapest – Miskolc – UA robeža	
	Lendava – Letenye	Autoceļš
	Vásárosnamény – UA robeža	
Trūkstošie savienojumi	Almería – Murcia	Dzelzceļš
	Linijas Pireneju pussalā, kuras nav sadarbspējīgas ar UIC sliežu platumu	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Iekšzemes ūdensceļi
Pamattīkla koridors “Ziemeļjūra – Baltijas jūra”		
Pielāgošana	Luleå – Helsinki – Tallinn – Rīga Ventspils – Rīga Rīga – Kaunas Klaipēda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa BY robeža – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław UA robeža – 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	
Pārrobežu savienojumi	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: “Rail Baltic” jaunā ar UIC sliežu platumu pilnībā sadarbspējīgā līnija	Dzelzceļš
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi
	“Via Baltica” koridors EE–LV–LT–PL	Autoceļš
Trūkstošie savienojumi	Kaunas – Vilnius: daļa no “Rail Baltic” jaunās ar UIC sliežu platumu pilnībā sadarbspējīgās līnijas	Dzelzceļš
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, t. sk. savienojumi ar plānoto centrālo transporta centru	
	Nord-Ostsee Kanal	Iekšzemes ūdensceļi
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; Rietumvācijas kanāli	
	Reina, Vāla	
	Noordzeekanaal, Eisela, Twentekanaal	
Pamattīkla koridors “Ziemeļjūra – Vidusjūra”		
Pielāgošana	AK robeža – Baile Átha Cliath vai Dublin – Sionainn Faing vai Shannon Foynes/Corcaigh vai Cork Sionainn Faing vai Shannon Foynes/Baile Átha Cliath vai Dublin/Corcaigh vai Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam AK robeža – Lille – Brussel vai Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel vai Bruxelles – Luxembourg	

	Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris– Rouen – Le Havre	
Pārrobežu savienojumi	Brussel vai Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Dzelzceļš
	Terneuzen – Gent	Iekšzemes ūdensceļi
	Sēnas–Šeldas tīkls un saistītie Sēnas, Šeldas un Mēzas upes baseini	
	Reinas–Šeldas koridors	
Trūkstošie savienojumi	Albertkanaal/Canal Albert un Kanaal Bocholt-Herentals	Iekšzemes ūdensceļi
Pamattīkla koridors “Austrumi/Vidusjūras austrumu daļa”		
Pielāgošana	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – RS robeža/MK robeža Sofia – Plovdiv – Burgas/TR robeža TR robeža – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa MK robeža – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Irakleio – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka Athina – Patra/Igoumenitsa	
Pārrobežu savienojumi	Dresden – Praha/Kolín	Dzelzceļš
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – RS robeža/MK robeža	
	TR robeža – Alexandroupoli	
	MK robeža – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (AL robeža)	Autoceļš
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – RS robeža	
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Iekšzemes ūdensceļi	
Trūkstošie savienojumi	Igoumenitsa – Ioannina Praha – Brno Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli Timișoara – Craiova	Dzelzceļš
Pamattīkla koridors “Reina – Alpi”		
Pielāgošana	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam	

	Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Brussel vai Bruxelles – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge	
Pārrobežu savienojumi	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Dzelzceļš
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara – CH robeža	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Iekšzemes ūdensceļi
Trūkstošie savienojumi	Genova – Tortona/Novi Ligure	Dzelzceļš
	Zeebrugge – Gent	
Pamattīkla koridors "Reina – Donava"		
Pielāgošana	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA robeža Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucureşti – Giurgiu/Constanta – Sulina	
Pārrobežu savienojumi	München – Praha	Dzelzceļš
	Nürnberg – Plzeň	
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – UA robeža	
	Wien – Bratislava/Budapest	Iekšzemes ūdensceļi
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – RS robeža	
	Bucureşti – Giurgiu – Rousse	
	Donava (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) un saistītie Vāhas, Savas un Tisas upes baseini	Autoceļš
	Zlín – Žilina	
	Timișoara – RS robeža	
Trūkstošie savienojumi	Stuttgart – Ulm	Dzelzceļš
	Salzburg – Linz	
	Craiova – Bucureşti	
	Arad – Sighișoara – Braşov – Predeal	
Pamattīkla koridors "Skandināvija – Vidusjūra"		
Pielāgošana	RU robeža – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro(Hallsberg) Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg	

	Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk	
Pārrobežu savienojumi	RU robeža – Helsinki	Dzelzceļš
	København – Hamburg: Fēmarnbelta fiksētā savienojuma pievedceļi	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brennera bāzes tunelis un tā pievedceļi	
	Göteborg – Oslo	
	København – Hamburg: Fēmarnbelta fiksētais savienojums	Dzelzceļš/autoceļš

2. Indikatīvs saraksts ar iepriekš identificētiem pārrobežu savienojumiem visaptverošajā tīklā

9. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā minētajos visaptverošā tīkla pārrobežu posmos konkrēti ietilpst šādi posmi:

Baile Átha Cliath vai Dublin/Letterkenny – AK robeža	Autoceļš
Pau – Huesca	Dzelzceļš
Lyon – CH robeža	Dzelzceļš
Athus – Mont-Saint-Martin	Dzelzceļš
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Dzelzceļš
Antwerpen – Duisburg	Dzelzceļš
Mons – Valenciennes	Dzelzceļš
Gent – Terneuzen	Dzelzceļš
Heerlen – Aachen	Dzelzceļš
Groningen – Bremen	Dzelzceļš
Stuttgart – CH robeža	Dzelzceļš
Gallarate/Sesto Calende – CH robeža	Dzelzceļš
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Dzelzceļš
Praha – Linz	Dzelzceļš
Villach – Ljubljana	Dzelzceļš
Pivka – Rijeka	Dzelzceļš
Plzeň – České Budějovice – Wien	Dzelzceļš
Wien – Győr	Dzelzceļš
Graz – Celldömölk – Győr	Dzelzceļš
Neumarkt – Kallham – Mühldorf	Dzelzceļš
“Amber” koridors PL–SK–HU	Dzelzceļš
“Via Carpathia” koridors BY/UA robeža – PL–SK–HU–RO	Autoceļš
Focșani – MD robeža	Autoceļš

Budapest – Osijek – Svilaj (BA robeža)	Autoceļš
Faro – Huelva	Dzelzceļš
Porto – Vigo	Dzelzceļš
Giurgiu – Varna	Dzelzceļš
Svilengrad – Pithio	Dzelzceļš

3. Tāda visaptveroša tīkla komponenti, kas atrodas dalībvalstīs, kurām nav sauszemes robežas ar citu dalībvalsti.

IV DAĻA

PĀRROBEŽU PROJEKTU ATJAUNOJAMO ENERGORESURSU ENERĢIJAS JOMĀ ATLASE

1. Pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā mērķis

Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā veicina pārrobežu sadarbību starp dalībvalstīm atjaunojamo energoresursu plānošanas, attīstības un rentablas izmantošanas jomā, kā arī sekmē to integrāciju, izmantojot enerģijas akumulēšanas iekārtas, un to mērķis ir veicināt Savienības ilgtermiņa dekarbonizācijas stratēģijas mērķu sasniegšanu.

2. Vispārīgie kritēriji

Lai projektu varētu kvalificēt kā pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, tas atbilst visiem turpmāk norādītajiem vispārīgajiem kritērijiem:

- projektu iekļauj sadarbības nolīgumā vai cita veida režīmā starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vienu vai vairākām trešām valstīm, kā noteikts Direktīvas (ES) 2018/2001 8., 9., 11 un 13. pantā;
- projekts nodrošina izmaksu ietaupījumus atjaunojamo energoresursu enerģijas izmantošanā vai ieguvumus sistēmas integrācijai, enerģijas piegādes drošībai vai inovācijai – vai abos gadījumos – salīdzinājumā ar līdzīgu projektu vai atjaunojamo energoresursu enerģijas projektu, ko kāda no iesaistītajām dalībvalstīm īstenojusi viena pati;
- sadarbības potenciālie vispārējie ieguvumi pārsniedz izmaksas, tostarp ilgākā termiņā, kā novērtēts, pamatojoties uz šīs daļas 3. punktā minēto izmaksu un ieguvumu analīzi un piemērojot šīs regulas 7. panta 2. punktā minētās metodoloģijas.

3. Izmaksu un ieguvumu analīze

- enerģijas ražošanas izmaksas;
- sistēmas integrācijas izmaksas;
- atbalsta izmaksas;
- siltumnīcefekta gāzu emisijas;
- enerģijas piegādes drošība;
- gaisa un cita veida vietējais piesārņojums, piemēram, ietekme uz vietējo dabu un vidi;
- inovācija.

4. Procedūra

- Projekta virzītāji, tostarp dalībvalstis, kas potenciāli varētu pretendēt uz to, ka to projekts tiek izraudzīts kā pārrobežu projekts atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā atbilstoši sadarbības nolīgumam vai cita veida režīmam starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vienu vai vairākām trešām valstīm, kā noteikts Direktīvas (ES) 2018/2001 8., 9., 11. un 13. pantā, un kas vēlas iegūt pārrobežu

projekta atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā statusu, iesniedz Komisijai pieteikumu par to, lai projekts tiktu izraudzīts kā pārrobežu projekts atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā. Pieteikumā iekļauj attiecīgo informāciju, kas ļauj Komisijai izvērtēt projektu atbilstoši kritērijiem, kas paredzēti šīs daļas 2. un 3. punktā, saskaņā ar šīs regulas 7. panta 2. punktā minētajām metodoloģijām.

Komisija nodrošina, ka projekta virzītājiem vismaz reizi gadā ir iespēja iesniegt pieteikumu par pārrobežu projekta atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā statusa piešķiršanu projektam.

- b) Komisija izveido un vada atjaunojamo energoresursu enerģijas jomas pārrobežu projektu grupu, kurā ir pa vienam pārstāvim no katras dalībvalsts un viens pārstāvis no Komisijas. Grupa pieņem savu reglamentu.
- c) Komisija vismaz reizi gadā organizē pārrobežu projektu atlases procesu. Pēc projektu izvērtēšanas Komisija iesniedz šā punkta b) apakšpunktā minētajai grupai sarakstu ar atbilstīgajiem projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, kuri atbilst kritērijiem, kas noteikti 7. pantā un šā punkta d) apakšpunktā.
- d) Grupai, kas minēta b) apakšpunktā, sniedz attiecīgu informāciju, izņemot komerciāli sensitīvu informāciju, par atbilstīgajiem projektiem, kas iekļauti Komisijas iesniegtajā sarakstā, saistībā ar šādiem kritērijiem:
 - i) apstiprinājums par atbilstības un atlases kritēriju izpildi attiecībā uz visiem projektiem;
 - ii) informācija par sadarbības mehānismu, kam pieskaitāms projekts, un informācija par to, kādā mērā projektu atbalsta viena vai vairākas dalībvalstis;
 - iii) projekta mērķa apraksts, tostarp aplēstā jauda (kW) un, ja pieejams, atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošana (kWh gadā), kā arī projekta kopējās izmaksas un iesniegtās attiecināmās izmaksas, kas izteiktas euro;
 - iv) informācija par paredzamo Savienības pievienoto vērtību saskaņā ar šīs daļas 2. punkta b) apakšpunktu un par paredzamajām izmaksām un ieguvumiem un paredzamo Savienības pievienoto vērtību saskaņā ar šīs daļas 2. punkta c) apakšpunktu.
- e) Vajadzības gadījumā grupa var uz savām sanāksmēm uzaicināt atbilstīgo projektu virzītājus, atbilstīgos projektos iesaistīto trešo valstu pārstāvjus un jebkuras citas attiecīgās ieinteresētās personas.
- f) Pamatojoties uz izvērtējuma rezultātiem, grupa vienojas par pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā provizorisku sarakstu, kas jāpieņem saskaņā ar g) apakšpunktu.
- g) Komisija ar deleģēto aktu pieņem galīgo sarakstu ar atlasītajiem pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, pamatojoties uz f) apakšpunktā minēto provizorisko sarakstu un ņemot vērā i) apakšpunktu. Komisija savā tīmekļa vietnē arī publicē sarakstu ar atlasītajiem pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā. Minēto sarakstu pārskata pēc vajadzības un vismaz reizi divos gados.
- h) Grupa uzrauga galīgajā sarakstā ietvertu projektu īstenošanu un sniedz ieteikumus par to, kā novērst iespējamo kavēšanos šo projektu īstenošanā. Šajā nolūkā atlasīto projektu virzītāji sniedz informāciju par savu projektu īstenošanu.
- i) Atlasot pārrobežu projektus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, Komisija tiecas nodrošināt atbilstošu ģeogrāfisko līdzsvaru šādu projektu atlasē. Projektu atlasē var izmantot reģionālās grupas.
- j) Projektu neizrauga par pārrobežu projektu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā vai, ja tas ir izraudzīts, šādu statusu atsauc, ja informācija, kas bija noteicošais faktors izvērtēšanā, bija nepareiza vai ja projekts neatbilst Savienības tiesībām.

V DAĻA

DIGITĀLĀS SAVIENOJAMĪBAS INFRASTRUKTŪRAS KOPIĢU INTEREŠU PROJEKTI

1. Gigabitu savienojamība, tostarp 5G sistēmas un citi modernākie savienojamības veidi, ar sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem.

Darbībām piešķir prioritāti, ņemot vērā sociālekonomisko virzītājspēku funkciju, uz šādas savienojamības pamata pieejamo digitālo pakalpojumu un lietotņu nozīmīgumu un potenciālos sociālekonomiskos ieguvumus iedzīvotājiem, uzņēmumiem un vietējām kopienām, kā arī radīto papildu teritorijas pārklājumu mājāsaimniecībām. Pieejamo budžetu ģeogrāfiski līdzsvaroti sadala starp dalībvalstīm.

Prioritāti piešķir darbībām, kuras sekmē gigabitu savienojamību, tostarp 5G sistēmas un citi modernākie savienojamības veidi, kas paredzēta:

- a) slimnīcām un medicīnas centriem saskaņā ar centieniem digitalizēt veselības aprūpes sistēmu, lai palielinātu Savienības iedzīvotāju labklājību un mainītu veidu, kādā veselības un aprūpes pakalpojumi tiek piedāvāti pacientiem;
- b) izglītības un pētniecības centriem saistībā ar centieniem sekmēt *inter alia* augstas veiktspējas datošanas, mākoņa lietojumprogrammu un lielo datu lietošanu, novērst digitālās plaisas un ieviest jauninājumus izglītības sistēmās, lai uzlabotu mācīšanās rezultātus, vienlīdzību un efektivitāti;
- c) nepārtrauktam 5G bezvadu platjoslas pārklājumam visās pilsētu teritorijās līdz 2025. gadam.

2. Bezvadu savienojamība vietējās kopienās

Lai saņemtu finansējumu, darbības, kuru mērķis ir nodrošināt vietēju bezvadu savienojamību vietējās sabiedriskās dzīves centros, tostarp plašai sabiedrībai piekļūstamās vietās ārpus telpām, kam ir svarīga nozīme vietējo kopienu sabiedriskajā dzīvē, atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) tās īsteno publiskā sektora struktūrā, kas minēta otrajā daļā un kas ir spējīga plānot un uzraudzīt iekštelpu vai ārtelpu vietējo bezvadu piekļuves punktu ierīkošanu sabiedriskās vietās, kā arī vismaz trīs gadus nodrošināt darbības izmaksu finansēšanu;
- b) tās balstās uz ļoti augstas veiktspējas digitālajiem tīkliem, kas ļauj nodrošināt lietotājiem ļoti kvalitatīvu interneta pieslēgumu, kurš:
 - i) ir bezmaksas un bez diskriminējošiem nosacījumiem, viegli piekļūstams, drošs un izmanto jaunāko un labāko pieejamo aprīkojumu, ar ko lietotājiem var nodrošināt ātrgaitas savienojamību; un
 - ii) atbalsta plašu un nediskriminējošu pieeju novatoriskiem digitāliem pakalpojumiem;
- c) tās izmanto kopīgo vizuālo identitāti, kas jānodrošina Komisijai, un saiti uz saistītajiem daudzvalodu tiešsaistes rīkiem;
- d) lai panāktu sinerģiju, palielinātu jaudu un uzlabotu lietotāju pieredzi, tās veicina 5G atbalstošu tuvas darbības bezvadu piekļuves punktu izvēršanu, kā noteikts Direktīvā (ES) 2018/1972; un
- e) tās appemas iepirkt vajadzīgo aprīkojumu un/vai saistītos ierīkošanas pakalpojumus saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, lai nodrošinātu, ka projekti nerada nepamatotus konkurences izkropļojumus.

Savienības finansiālais atbalsts ir pieejams Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/2102⁽²⁾ 3. panta 1. punktā minētajām publiskā sektora struktūrām, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir apņēmušās nodrošināt tādu vietēju bezvadu savienojamību, kura ir bezmaksas un bez diskriminējošiem nosacījumiem, ierīkojot vietējus bezvadu piekļuves punktus.

Finansētās darbības nedublē esošos bezmaksas privātos vai publiskos līdzīga rakstura piedāvājumus, arī kvalitātes ziņā, vienā un tajā pašā sabiedriskajā telpā.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2102 (2016. gada 26. oktobris) par publiskā sektora struktūru tīmekļvietņu un mobilo lietotņu piekļūstamību (OV L 327, 2.12.2016., 1. lpp.).

Pieejamo budžetu ģeogrāfiski līdzsvaroti sadala starp dalībvalstīm.

Vajadzības gadījumā nodrošina koordināciju un konvergenci ar EISI atbalstītām darbībām, kas veicina sociālekonomisko virzītājspēku piekļuvi ļoti augstas veiktspējas tīkliem, kuri spēj nodrošināt gigabitu savienojamību, tostarp 5G sistēmas un citus modernākos savienojamības veidus.

3. Indikatīvs to 5G koridoru un pārrobežu pamatsavienojumu saraksts, kas ir tiesīgi saņemt finansējumu

Saskaņā ar Komisijas noteiktajiem Gigabitu sabiedrības mērķiem, lai nodrošinātu, ka līdz 2025. gadam lielākajās sauszemes transporta maģistrālēs ir nepārtraukts 5G pārklājums, darbībās, ar ko ievieš nepārtrauktu 5G sistēmu pārklājumu, ievērojot 9. panta 4. punkta c) apakšpunktu, ietver, pirmkārt, darbības satīklotas un automatizētas mobilitātes (CAM) eksperimentiem pārrobežu posmos un, otrkārt, darbības lielākos posmos saistībā ar CAM plašāku izvēšanu koridoros, kā norādīts turpmākajā tabulā (indikatīvs saraksts). Šim nolūkam par pamatu izmanto TEN-T koridorus, taču tas nenozīmē, ka 5G izvēšana var notikt tikai minētajos koridoros ⁽³⁾.

Turklāt atbalsta arī tādas darbības, ar kurām atbalsta bāzes tīklu izvēšanu, tostarp ar zemūdens kabeļiem, šķērsojot dalībvalstis un savienojot Savienību ar trešām valstīm vai savienojot Eiropas salas, ievērojot 9. panta 4. punkta d) apakšpunktu, lai nodrošinātu vajadzīgo redundanci šādai svarīgai infrastruktūrai un palielinātu Savienības digitālo tīklu jaudu un noturību.

Pamattīkla koridors "Atlantijas okeāns"	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	Porto – Vigo
	Mérida – Évora
	Paris – Amsterdam – Frankfurt am Main
	Aveiro – Salamanca
	San Sebastián – Biarritz
Lielāks posms CAM plašākai izvēšanai	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa
	Bilbao – Madrid – Lisboa
	Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa
Bāzes tīklu izvēšana, tostarp ar zemūdens kabeļiem	Açores/Madeira Islands – Lisboa
Pamattīkla koridors "Baltijas jūra – Adrijas jūra"	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	
Lielāks posms CAM plašākai izvēšanai	Gdańsk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper/Trieste
Pamattīkla koridors "Vidusjūra"	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	
Lielāks posms CAM plašākai izvēšanai	Budapest – Zagreb – Ljubljana – Rijeka – Split – Dubrovnik
	Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (RS robeža)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek

⁽³⁾ Slīprakstā attēlotie posmi atrodas ārpus TEN-T pamattīkla koridoriem, bet ir ietverti 5G koridoros.

	Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa ar pagarinājumu uz Narbonne – Toulouse
Bāzes tīklu izvēršana, tostarp ar zemūdens kabeļiem	Zemūdens kabeļu tīkli Lisboa – Marseille – Milano
Pamattīkla koridors “Ziemeļjūra – Baltijas jūra”	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	Warszawa – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipēda
Lielāks posms CAM plašākai izvēršanai	Tallinn – Rīga – Kaunas – LT/PL robeža – Warszawa
	BY/LT robeža – Vilnius – Kaunas – Klaipēda
	Via Carpathia: Klaipēda – Kaunas – Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice
Pamattīkla koridors “Ziemeļjūra – Vidusjūra”	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – Antwerp – Eindhoven
Lielāks posms CAM plašākai izvēršanai	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Brussel vai Bruxelles – Metz – Basel
	Mulhouse – Lyon – Marseille
Pamattīkla koridors “Austrumi/Vidusjūras austrumu daļa”	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Lielāks posms CAM plašākai izvēršanai	Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – TR robeža
	Bratislava – Košice
	Sofia – Thessaloniki – Athina
Pamattīkla koridors “Reina – Alpi”	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	Bologna – Innsbruck – München (Brennera koridors)
Lielāks posms CAM plašākai izvēršanai	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main
	Basel – Milano – Genova
Pamattīkla koridors “Reina – Donava”	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	
Lielāks posms CAM plašākai izvēršanai	Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek – Vukovar – București – Constanta
	București – Iasi
	Karlsruhe – München – Salzburg – Wels
	Frankfurt am Main – Strasbourg

Pamattīkla koridors "Skandināvija – Vidusjūra"	
Pārrobežu posmi CAM eksperimentiem	Oulu – Tromsø Oslo – Stockholm – Helsinki
Lielāks posms CAM plašākai izvēšanai	Turku – Helsinki – RU robeža
	Oslo – Malmö – København – Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo
	Stockholm – Malmö
	Napoli – Bari – Taranto
	Aarhus – Esbjerg – Padborg
