

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2021/1153**av den 7 juli 2021****om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla, stimulera skapandet av arbetstillfällen och respektera långsiktiga åtaganden om minskade koldioxidutsläpp behöver unionen modern, multimodal och högeffektiv infrastruktur inom transport-, energi- och digitaliseringssektorerna, som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess öar och områden, inbegripet avlägsna områden, yttersta randområden, perifera områden, bergsområden och glesbefolkade områden. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelselänkar, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig och hållbar social marknadsekonomi och till bekämpningen av klimatförändringarna.
- (2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättsäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. FSE bör möjliggöra maximalt utnyttjande av synergierna mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna och därmed öka ändamålsenligheten i unionens åtgärder och göra det möjligt att minimera genomförandekostnaderna.
- (3) FSE bör även bidra till unionens åtgärder mot klimatförändringarna och stödja miljömässigt och socialt hållbara projekt, inklusive, om så är lämpligt, åtgärder för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna. Särskilt bör FSE:s bidrag till att uppnå målen i Parisavtalet, som antogs inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar ⁽⁴⁾ (*Parisavtalet*), samt klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för minskningen av koldioxidutsläpp förstärkas.
- (4) FSE bör garantera en hög grad av öppenhet och säkerställa offentliga samråd i enlighet med tillämplig unionsrätt och nationell rätt.
- (5) För att ge uttryck för vikten av att bekämpa klimatförändringarna i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och Förenta Nationernas mål för hållbar utveckling, är denna förordning avsedd att bidra till att integrera klimatåtgärder och till uppnåendet av det övergripande målet att minst 30 % av utgifterna i unionens budget ska stödja klimatmål. Denna förordning bör dessutom bidra till ambitionen att 7,5 % av de årliga utgifterna i den fleråriga budgetramen 2021–2027 ska anslås till mål som rör biologisk mångfald under 2024, och 10 % av de årliga utgifterna i den fleråriga budgetramen 2021–2027 ska anslås till mål som rör biologisk mångfald under 2026 och 2027, samtidigt som befintliga överlappningar mellan klimatmål och mål för biologisk mångfald beaktas. Genom sina åtgärder bör FSE bidra med 60 % av sin totala finansieringsram till klimatmål, baserat på bl.a. följande

⁽¹⁾ EUT C 440, 6.12.2018, s. 191.⁽²⁾ EUT C 461, 21.12.2018, s. 173.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 17 april 2019 (EUT C 158, 30.4.2021, s. 884) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 14 juni 2021 (EUT C 276, 9.7.2021, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 6 juli 2021 (ännu inte offentliggjord i EUT).⁽⁴⁾ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

koefficienter: i) 100 % för utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, laddningsinfrastruktur, alternativa och hållbara bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodal transport samt gasinfrastruktur, förutsatt att detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. De koefficienter som används för att spåra detaljerade klimatutgifter bör vara förenliga med dem som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 ⁽⁵⁾, om så är tillämpligt. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under utarbetandet och genomförandet av FSE och omprövas i samband med relevanta utvärderingar och översyner. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för klimatförändringarnas potentiella långsiktiga effekter och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom FSE klimatsäkras, om detta är relevant, i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram.

- (6) I artikel 8 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att unionen i all sin verksamhet ska syfta till att undanröja bristande jämställdhet mellan kvinnor och män och att främja jämställdhet mellan dem. Jämställdhet liksom rättigheter och lika möjligheter för alla samt integreringen av dessa mål bör beaktas och främjas under bedömningen, utarbetandet, genomförandet och övervakningen av FSE.
- (7) För att uppfylla rapporteringsskyldigheterna rörande användningen av unionsfinansiering som stöd till åtgärder som vidtas för att uppfylla målen i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 ⁽⁶⁾, bör utgifter som rör minskning av utsläpp eller av luftföroreningar inom ramen för det direktivet följas upp.
- (8) Ett viktigt mål för FSE är att skapa ökade synergier och ökad komplementaritet mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför bör FSE föreskriva antagande av arbetsprogram som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller hållbara alternativa bränslen. Möjliggörande av digital kommunikation kan utgöra en integrerad del av ett projekt av gemensamt intresse på energi- och transportområdet. FSE bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att betrakta vissa samverkande element som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder samt genom ökad medfinansiering.
- (9) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽⁷⁾ fastställs riktlinjer (*TEN-T-riktlinjerna*) för det transeuropeiska transportnätet (*TEN-T*) som kartlägger infrastrukturen för TEN-T, specificerar de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskriver åtgärder för upprättandet av TEN-T. Enligt TEN-T-riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom skapande av ny infrastruktur samt genom den betydande uppgradering och återställande av befintlig infrastruktur som är nödvändig för att säkerställa nätets kontinuitet.
- (10) För att säkerställa konnektivitet i hela unionen bör åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse i transportsektorn, vilka finansieras av FSE, bygga på komplementaritet mellan alla transportsätt för att möjliggöra effektiva, sammanlänkade och multimodala nät. Detta bör inbegripa vägar i de medlemsstater där det fortfarande finns ett betydande behov av investeringar för att färdigställa deras TEN-T-stomvägnät.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 av den 24 juni 2021 om fastställande av gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden samt finansiella regler för dessa och för Asyl-, migrations- och integrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik (EUT L 231, 30.6.2021, s. 159).

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (EUT L 344, 17.12.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (11) I enlighet med artikel 193.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 ^(*) (*budgetförförordningen*) kan bidrag tilldelas för en redan inledd åtgärd, om sökanden kan visa att det var nödvändigt att inleda åtgärden innan bidragsöverenskommelsen undertecknades. Kostnader hänförliga till tiden före den dag då bidragsansökan lämnades in är dock inte stödberättigande, utom i vederbörligen motiverade undantagsfall. För att undvika avbrott i unionsstödet som skulle kunna inverka negativt på unionens intressen bör det under en begränsad period i början av den fleråriga budgetramen 2021–2027 vara möjligt att anse kostnader som stödberättigande från och med den 1 januari 2021 om de uppkommit med avseende på åtgärder som får stöd enligt denna förordning och som redan har inletts, även om de uppkom innan bidragsansökan lämnades in.
- (12) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de pågående TEN-T-projekten och de gränsöverskridande förbindelselänkarna och de förbindelselänkar som saknas och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs i enlighet med förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftkompatibilitet.
- (13) Framför allt kräver det fullständiga införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) i stomnätet senast 2030, i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EU) nr 1315/2013, att stödet på unionsnivå ökas och att incitament för privata investerarens deltagande skapas.
- (14) Dessutom är anslutningen av flygplatser till TEN-T-stomnätet en viktig förutsättning för ett framgångsrikt fullbordande av TEN-T-stomnätet och för säkerställande av ändamålsenlig intermodalitet. Därför bör upprättande av sådana anslutningar prioriteras där de saknas.
- (15) För genomförandet av gränsöverskridande åtgärder krävs en hög integreringsgrad i fråga om planering och genomförande. Utan att prioritera något av följande exempel skulle denna integrering kunna påvisas genom inrättandet av ett gemensamt projektföretag, en gemensam styrningsstruktur, ett samriskföretag, en bilateral rättslig ram, en ram som baseras på en genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 eller någon annan form av samarbete. Inrättande av integrerade förvaltningsstrukturer, däribland samriskföretag, bör uppmuntras, inbegripet genom en högre medfinansieringsgrad.
- (16) Rationaliseringsåtgärder, som för närvarande håller på att utarbetas, för att främja förverkligandet av TEN-T bör stödja ett effektivare genomförande av projekt av gemensamt intresse inom transportområdet.
- (17) För att återspegla ökande transportflöden och utvecklingen av TEN-T bör sträckningen för stomnätskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Sådana anpassningar av stomnätskorridorerna bör inte påverka färdigställandet av stomnätet senast 2030, de bör förbättra korridorernas täckning av medlemsstaternas territorium och de bör vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör stomnätskorridorernas längd inte öka med mer än 15 %. Efter hand bör resultatet av den översyn av stomnätskorridorerna som föreskrivs i förordning (EU) nr 1315/2013 beaktas vid anpassningen av stomnätskorridorerna. Vid översynen bör hänsyn tas till regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser i TEN-T som har övergetts eller avvecklats samt till andra ändringar i det övergripande nätet och konsekvenserna av Förenade kungarikets utträde ur unionen.
- (18) Det är nödvändigt att främja offentliga och privata investeringar i alla transportsätt i syfte att främja smart, driftskompatibel, hållbar, multimodal, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet i hela unionen. I sitt meddelande av den 31 maj 2017 med titeln *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* presenterade kommissionen en bred uppsättning initiativ för att göra

^(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 av den 18 juli 2018 om finansiella regler för unionens allmänna budget, om ändring av förordningarna (EU) nr 1296/2013, (EU) nr 1301/2013, (EU) nr 1303/2013, (EU) nr 1304/2013, (EU) nr 1309/2013, (EU) nr 1316/2013, (EU) nr 223/2014, (EU) nr 283/2014 och beslut nr 541/2014/EU samt om upphävande av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 193, 30.7.2018, s. 1).

trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen, i relevanta fall genom FSE.

- (19) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att TEN-T möjliggör minskade koldioxidutsläpp för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar och användning av alternativa bränslen samtidigt som principen om teknikneutralitet respekteras. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU ⁽⁹⁾ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen för alla transportsätt i unionen, i syfte att så långt det är möjligt minska beroendet av fossila bränslen och begränsa transporternas miljö- och klimatpåverkan. I det direktivet krävs också att medlemsstaterna ska säkerställa att för allmänheten tillgängliga laddningsstationer eller tankstationer görs tillgängliga senast den 31 december 2025. Såsom kommissionen angav i sitt meddelande från den 8 november 2017 med titeln *Resultat för utsläppssnål rörlighet Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare* krävs en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja utsläppssnål mobilitet, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.
- (20) Kommissionen framhöll i sitt meddelande av den 17 maj 2018 med titeln *Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren* att automatiserade fordon och avancerade system för konnektivitet kommer att leda till fordon som är säkrare, enklare att dela med andra och mer tillgängliga för alla medborgare, inbegripet för dem som kan vara utestängda från mobilitetstjänster i dag, t.ex. äldre personer och personer med nedsatt rörlighet. I detta sammanhang föreslog kommissionen också en "strategisk handlingsplan för trafiksäkerhet" och en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG ⁽¹⁰⁾.
- (21) För att förbättra fullbordandet av transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar bör ett anslag från Sammanhållningsfonden, som regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1058 ⁽¹¹⁾, överföras till FSE, för finansiering av transportprojekt i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas, som rör 70 % av det anslag som överförs, bör anslaget till projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden. Återstående 30 % av det överförda anslaget bör på ett konkurrensbaserat sätt tilldelas så många projekt som möjligt som är belägna i medlemsstaterna och som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande förbindelselänkar och förbindelselänkar som saknas. Medlemsstaterna bör behandlas lika, och vederbörlig hänsyn bör tas till nackdelar som härrör från permanent geografisk sårbarhet. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en lämplig rad stödberättigande projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.
- (22) I sina slutsatser av den 21 juli 2020 enades Europeiska rådet, mot bakgrund av det större sammanhanget i form av den fleråriga budgetramen 2021–2027, om att 1 384 000 000 EUR (i 2018 års priser) från FSE ska användas för att fullborda viktiga gränsöverskridande järnvägsförbindelselänkar som saknas mellan sammanhållningsländer för att stödja den inre marknadens funktion och om att medfinansieringsreglerna för överföring från Sammanhållningsfonden till FSE ska gälla för det beloppet.
- (23) I linje med det gemensamma meddelandet av den 10 november 2017 med titeln *Förbättrad militär rörlighet i Europeiska unionen* underströks i det gemensamma meddelandet av den 28 mars 2018 om handlingsplanen för militär rörlighet att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergierna mellan försvarsbehoven och TEN-T med det övergripande syftet att förbättra den militära rörligheten i unionen, med beaktande av den geografiska fördelningen och de potentiella vinsterna för civilskyddet. I enlighet med handlingsplanen för militär rörlighet övervägde och validerade rådet 2018 de militära kraven avseende transportinfrastrukturen och 2019 identifierade kommissionen de delar av TEN-T som är lämpliga för dubbla

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1058 av den 24 juni 2021 om Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden (EUT L 231, 30.6.2021, s. 60).

användningsområden, inklusive nödvändiga uppgraderingar av befintlig infrastruktur. Unionsfinansiering för projekt med dubbla användningsområden bör inrättas genom FSE på grundval av arbetsprogram, med beaktande av de tillämpliga krav som fastställts med avseende på handlingsplanen för militär rörlighet och eventuella ytterligare vägledande förteckningar över prioriterade projekt som medlemsstaterna fastställer i enlighet med den planen.

- (24) I TEN-T-riktlinjerna konstateras att det övergripande nätet säkerställer tillgänglighet och konnektivitet för alla öar och områden i unionen, inklusive avlägsna områden och yttersta randområden. Vidare framhöll kommissionen i sitt meddelande av den 24 oktober 2017 med titeln *Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden* de yttersta randområdenas specifika transport-, energi- och digitaliseringsbehov och nödvändigheten att erbjuda tillräcklig unionsfinansiering som passar dessa behov, inbegripet genom FSE, genom att tillämpa medfinansieringsgrader på upp till högst 70 %.
- (25) Mot bakgrund av de betydande investeringsbehov som behöver tillgodoses för att göra framsteg mot ett fullständigt stamnät i TEN-T senast 2030 (vilka uppskattas till 350 miljarder EUR under perioden 2021–2027), ett fullständigt övergripande nät i TEN-T senast 2050 och investeringar som rör minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och stadsutveckling (vilka uppskattas till 700 miljarder EUR under perioden 2021–2027) är det lämpligt att använda unionens olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera mervärdet av de investeringar som får stöd från unionen. Detta kan uppnås genom en rationell investeringsprocess som ökar synligheten i fråga om transportprojektens planering och samstämmighet mellan relevanta unionsprogram, särskilt FSE, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), Sammanhållningsfonden och InvestEU-programmet. Särskild hänsyn bör, i relevanta fall, tas till de nödvändiga villkor som beskrivs i bilaga IV till förordning (EU) 2021/1060.
- (26) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 ⁽¹²⁾ identifierar de prioriteringar för transeuropeisk energiinfrastruktur som behöver genomföras för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås, identifierar projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar och fastställer åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigade till ekonomiskt stöd från unionen. Identifieringen av projekt av gemensamt intresse enligt den förordningen kommer även fortsättningsvis att följa principen om *energieffektivitet först* genom att projekten bedöms mot scenarier för energiefterfrågan som är helt förenliga med unionens energi- och klimatmål.
- (27) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 ⁽¹³⁾ understryker behovet av att inrätta en ram som möjliggör en bättre användning av unionsmedel, med en uttrycklig hänvisning till möjliggörande av åtgärder som stöder gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.
- (28) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi, återspeglar integrationen av det gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi, och utvecklingen av ett smart och effektivt energisystem med lagrings- och efterfrågeflexibilitetslösningar som hjälper till att balansera nätet, den strategi som antogs enligt paketet om ren energi för alla i EU, med gemensamt ansvar att nå ett ambitiöst mål för förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen, varigenom en rättvis och lämplig omställning med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp säkerställs.
- (29) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör omställning till utsläppsnåla energi- och mobilitetssystem och förbättrar försörjningstryggheten samtidigt som man strävar efter att stärka unionens energioberoende, är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen underströk särskilt i sitt *Meddelande om att stärka Europas energinät* av den 23 november 2017 att eftersom förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030 kommer elektriciteten i allt högre grad att driva på minskningen av koldioxidutsläpp i sektorer där fossila bränslen hittills har dominerat, t.ex. transport, industri och uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energiinfrastruktur i enlighet med detta måste inriktas mot projekt

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

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

som rör investeringar i elsammanlänkning, lagring av el, projekt för smarta nät samt gasinfrastruktur. För att ge stöd till unionens mål för minskade koldioxidutsläpp, integrering av den inre marknaden och försörjningstrygghet bör teknik och projekt som bidrar till övergången till en ekonomi med låga utsläpp vederbörligen beaktas och prioriteras. Kommissionen kommer att försöka öka antalet projekt för gränsöverskridande smarta nät och innovativ lagring samt koldioxidtransport som får stöd inom ramen för FSE.

- (30) Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska möjliggöra kostnadseffektiv utbyggnad av förnybar energi i unionen och göra det möjligt att uppnå unionens bindande mål på minst 32 % förnybar energi år 2030 enligt artikel 3 i direktiv (EU) 2018/2001 och ska bidra till strategisk spridning av innovativ teknik för förnybar energi. Några belysande exempel på teknik som är stödberättigande är produktion av förnybar energi från land- och havsbaserad vindkraft, solenergi, hållbar biomassa, havsenergi, geotermisk energi eller kombinationer av dessa, nätanslutning för dessa tekniker samt ytterligare aspekter såsom lagrings- eller konverteringsanläggningar. Stödberättigande åtgärder är inte begränsade till elsektorn utan kan omfatta andra energibärare och potentiell integrering av sektorer, t.ex. med uppvärmning och kylning, kraft till gas, lagring och transport. I syfte att bevara flexibiliteten när det gäller tekniska framsteg och den tekniska utvecklingen är denna förteckning inte uttömmande. Sådana projekt innebär inte nödvändigtvis en fysisk koppling mellan de samarbetande medlemsstaterna. Dessa projekt kan vara belägna i endast en av de berörda medlemsstaterna, under förutsättning att de allmänna kriterierna i del IV i bilagan till denna förordning är tillämpliga.
- (31) För att stödja gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi och marknadsgenomslaget för projekt bör kommissionen underlätta utvecklingen av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Om marknadsgenomslaget för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi är otillräckligt i energisektorn bör outnyttjade budgetmedel avsedda för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi användas för att uppfylla målen för de transeuropeiska energinäten i samband med åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse i enlighet med förordning (EU) nr 347/2013, innan man överväger att eventuellt använda dem till unionens finansieringsmekanism för förnybar energi som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 ⁽¹⁴⁾.
- (32) Det är nödvändigt att stödja projekt för smarta nät som integrerar elproduktion, eldistribution eller elförbrukning genom att använda ett system för realtidsstyrning och påverka de gränsöverskridande energiflödena. Stöd från FSE till sådana projekt bör också återspegla smarta näts centrala betydelse för energiomställningen och bör bidra till att komma till rätta med finansieringsunderskott som för närvarande hämmar investeringar i storskalig utbyggnad av tekniken för smarta nät.
- (33) Inom ramen för unionens stöd bör man särskilt beakta gränsöverskridande sammanlänkningsprojekt av energinäten, inbegripet de som krävs för att nå elsammanlänkningsmålet på 10 % för 2020 och målet på 15 % för 2030 som fastställs i förordning (EU) 2018/1999. Utbyggnaden av elsammanlänkningsprojekt är avgörande för att man ska kunna integrera marknaderna och avskaffa energiisoleringen genom att släppa in mer förnybar energi i systemet och därigenom dra nytta av de olika portföljerna för efterfrågan och tillgång på förnybar energi samt av havsbaserade vindkraftsnät och smarta nät och integrera alla länder i en likvid och konkurrenskraftig energimarknad.
- (34) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av unionens industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av allmän tillgång till tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed stödja moderniseringen av lokala ekonomier och ge en grund för diversifieringen av ekonomisk verksamhet. FSE:s tillämpningsområde inom området infrastruktur för digital

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014 ⁽¹⁵⁾.

- (35) I sitt meddelande av den 14 september 2016 med titeln *Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle (strategin för gigabitsamhället)* fastställer kommissionen strategiska mål för 2025 i syfte att optimera investeringar i infrastruktur för digital konnektivitet. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 ⁽¹⁶⁾ syftar bl.a. till att skapa ett regelverk som ger incitament till privata investeringar i nät för digital konnektivitet. Det står dock klart att nätutbyggnad inte heller fortsättningsvis kommer att vara kommersiellt bärkraftig i många områden i hela unionen, till följd av olika faktorer såsom avlägset läge, territoriella eller geografiska särdrag och låg befolkningstäthet och av olika socioekonomiska faktorer, och därför snarast möjligt behöver uppmärksammas ytterligare. FSE bör därför justeras så att den bidrar till uppnåendet av de strategiska mål som fastställs i strategin för gigabitsamhället, som strävar efter att bidra till balans mellan landsbygdens och städernas utveckling och komplettera det stöd som erbjuds till utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet genom andra program, särskilt Eruf, Sammanhållningsfonden och InvestEU-programmet.
- (36) Samtidigt som alla nät för digital konnektivitet som är anslutna till internet till sin natur är transeuropeiska, vilket huvudsakligen är en följd av funktionen hos de tillämpningar och tjänster som de möjliggör, bör prioritet för stöd via FSE ges till åtgärder som har den största förväntade inverkan på den digitala inre marknaden, bl.a. genom deras samstämmighet med målen i strategin för gigabitsamhället, samt på den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället, med beaktande av noterade marknadsmisslyckanden och hinder för genomförande.
- (37) Skolor, universitet, bibliotek, lokala, regionala eller nationella myndigheter, huvudleverantörer av offentliga tjänster, sjukhus och vårdenheter, knutpunkter för transporter och utpräglat digitaliserade företag är enheter och platser som kan påverka den viktiga socioekonomiska utvecklingen i de områden där de är belägna, inklusive landsbygdsområden och glesbefolkade områden. Sådana socioekonomiska drivkrafter behöver ligga i framkant i fråga om gigabitkonnektivitet för att ge tillgång till de bästa tjänsterna och tillämpningarna för hushåll, företag och lokalsamhällen i unionen. FSE bör stödja åtkomst till nät med mycket hög kapacitet, däribland 5G-system och annan konnektivitet enligt den senaste tekniken som kan tillhandahålla gigabitkonnektivitet för dessa socioekonomiska drivkrafter, för att maximera de positiva effekter de har på hela ekonomin och samhället inom deras områden, bland annat genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster.
- (38) Ej uppkopplade territorier i hela unionen utgör flaskhalsar och ej utnyttjad potential för den digitala inre marknaden. I de flesta avlägsna landsbygdsområden kan internetkonnektivitet med hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra digital utestängning, isolering och avfolkning, genom att kostnaderna för att tillhandahålla både varor och tjänster blir lägre och det avlägsna läget delvis kompenseras. Internetkonnektivitet med hög kvalitet är nödvändig för nya ekonomiska möjligheter i form av t.ex. precisionsjordbruk eller utveckling av en bioekonomi i landsbygdsområden. FSE bör bidra till att erbjuda fast eller trådlös konnektivitet med mycket hög kapacitet till alla hushåll i unionen, såväl på landsbygden som i tätorterna, med inriktning på sådan utbyggnad där en viss grad av marknadsmisslyckande har noterats och som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. Synergierna mellan de åtgärder som får stöd genom FSE bör maximeras, med vederbörlig hänsyn till koncentrationen av socioekonomiska drivkrafter i ett visst område och till den finansieringsnivå som krävs för att skapa täckning. FSE bör dessutom sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att i ett senare skede fylla igen luckor i ett område som redan har getts täckning.

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

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (EUT L 321, 17.12.2018, s. 36).

- (39) FSE bör dessutom, på grundval av framgångarna med initiativet WiFi4EU, fortsätta att stödja tillhandahållandet av kostnadsfri, säker, högkvalitativ, lokal, trådlös konnektivitet på centrala platser för det lokala offentliga livet, inbegripet enheter med ett offentligt uppdrag, t.ex. offentliga myndigheter och leverantörer av offentliga tjänster, samt platser utomhus som är tillgängliga för allmänheten, för att främja unionens digitala vision i lokalsamhällen.
- (40) Digital infrastruktur är en viktig språngbräda för innovation. För att FSE ska få största möjliga effekt bör den inriktas på att finansiera den digitala infrastrukturen. Enskilda digitala tjänster och tillämpningar, t.ex. sådana som omfattar olika tekniker för distribuerade liggare eller som använder artificiell intelligens, bör därför inte omfattas av FSE utan i stället på lämpligt sätt hanteras genom andra instrument, såsom programmet för ett digitalt Europa som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/694 ⁽¹⁷⁾. Det är också viktigt att maximera synergierna mellan olika program.
- (41) Bärkraften i den väntade nästa generationen av digitala tjänster, såsom tjänster med avseende på "sakernas internet", och digitala applikationer, som förväntas skapa betydande nytta inom flera olika sektorer och för samhället i stort, kommer att kräva oavbruten gränsöverskridande täckning med 5G-system, särskilt för att göra det möjligt för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa nyckelområden upplevs som mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området för uppkopplad mobilitet, och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för FSE.
- (42) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter eller som förbinder europeiska öar, yttersta randområden eller utomeuropeiska länder och territorier, inbegripet via unionens territorialvatten och medlemsstaternas exklusiva ekonomiska zoner, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur, för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät och för att bidra till territoriell sammanhållning. Sådana projekt saknar dock ofta kommersiell bärkraft utan offentligt stöd. Dessutom bör stöd vara tillgängligt för att komplettera europeiska högpresterande datorsystemresurser med adekvata anslutningar med terabitkapacitet.
- (43) Åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör använda den bästa tillgängliga och bäst lämpade tekniken för det specifika projektet, vilken erbjuder den bästa balansen mellan den senaste tekniken i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nättålighet och kostnadseffektivitet. Sådan utbyggnad bör prioriteras genom arbetsprogram, med beaktande av de kriterier som fastställs i denna förordning. Utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet kan inkludera passiv infrastruktur för att maximera både socioekonomisk nytta och miljönytta. Slutligen bör hänsyn tas till den potentiella spridningseffekten i form av konnektivitet när åtgärder prioriteras, t.ex. när ett påbörjat projekt kan förbättra affärsnyttan för framtida utbyggnad som leder till ytterligare täckning av territorier och befolkning inom områden som hittills saknat täckning.
- (44) Unionen har utvecklat sin egen satellitteknik för PNT (positionsbestämning, navigering och tidsbestämning) (Galileo- och Egnosprogrammen) och sitt eget jordobservations- och jordövervakningsprogram (Copernicus). Galileo- och Egnosprogrammen och Copernicusprogrammet erbjuder avancerade tjänster som innebär stor ekonomisk nytta för offentliga och privata användare. Därför bör all infrastruktur för transport, energi eller digitalisering som finansieras genom FSE – och som utnyttjar PNT- eller jordobservationstjänster – vara tekniskt kompatibel med dessa program.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/694 av den 29 april 2021 om inrättande av programmet för ett digitalt Europa och om upphävande av beslut (EU) 2015/2240 (EUT L 166, 11.5.2021, s. 1).

- (45) De positiva resultaten från den första ansökningsomgången med blandfinansiering som utlystes inom ramen för det nuvarande programmet under 2017 bekräftade relevansen och mervärdet i att använda unionsbidrag för blandfinansiering tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken och offentliga finansinstitut samt från andra privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap. Blandfinansiering bör bidra till att attrahera privata investeringar och till att skapa hävstångseffekter för den offentliga sektorns totala bidrag i enlighet med målen för InvestEU-programmet. FSE bör därför fortsätta att stödja åtgärder som kan finansieras med en kombination av unionsbidrag och andra finansieringskällor.
- (46) Inom transportsektorn bör de belopp som används för blandfinansieringsinsatser inte överstiga 10 % av beloppet i rubrik 1.2 i den fleråriga budgetramen 2021–2027. Det bör vara möjligt att använda blandfinansieringsinsatser exempelvis för åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet.
- (47) FSE:s politiska mål ska också hanteras med hjälp av finansieringsinstrument och budgetgarantier inom InvestEU-programmets politikområden. FSE:s åtgärder bör användas för att främja investeringar genom att ta itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer på ett proportionellt sätt och utan att duplicera eller utestänga privat finansiering, i synnerhet när åtgärder inte är kommersiellt bärkraftiga men har ett klart unionsmervärde.
- (48) För att gynna den integrerade utvecklingen av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens ramprogram för forskning och innovation och de innovativa lösningar som sprids med stöd från FSE. I detta syfte ska synergier med programmet Horisont Europa, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695⁽¹⁸⁾, säkerställa att forsknings- och innovationsbehoven i transport-, energi- och digitaliseringssektorerna inom unionen identifieras och fastställs under Horisont Europas strategiska planeringsprocess. Vidare ska synergier med Horisont Europa säkerställa att FSE stöder införande och utbyggnad i stor skala av innovativa tekniker och lösningar inom områdena transport, energi och digital infrastruktur, särskilt när de är ett resultat av Horisont Europa. Dessutom ska synergier med Horisont Europa säkerställa att utbytet av information och data mellan Horisont Europa och FSE underlättas, t. ex. genom att teknik från Horisont Europa med en hög grad av marknadsmognad som kan vidareutvecklas genom FSE lyfts fram.
- (49) FSE:s löptid är anpassad till den fleråriga budgetramens löptid. I denna förordning bör en finansieringsram fastställas för hela perioden 2021–2027 som ska utgöra det särskilda referensbeloppet i den mening som avses i punkt 18 i det interinstitutionella avtalet av den 16 december 2020 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning samt om nya egna medel, inbegripet en färdplan för införandet av nya egna medel⁽¹⁹⁾ för Europaparlamentet och rådet under det årliga budgetförfarandet.
- (50) På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen inom vilken nationella reformprioriteringar identifieras och genomförandet av dem övervakas. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga nationella reformprogrammen i syfte att ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering eller unionsfinansiering, eller både och. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695 av den 28 april 2021 om inrättande av Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, om fastställande av dess regler för deltagande och spridning och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1290/2013 och (EU) nr 1291/2013 (EUT L 170, 12.5.2021, s. 1).

⁽¹⁹⁾ EUT L 433 I, 22.12.2020, s. 28.

Eruf och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU-programmet och FSE, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå, om så är relevant.

- (51) Övergripande finansiella regler som antas av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget är tillämpliga på denna förordning. Dessa regler fastställs i budgetförordningen och anger särskilt bestämmelser om budgetens uppställning och genomförande genom bidrag, priser, upphandling och indirekt genomförande samt föreskriver kontroller av ansvaret hos aktörer i budgetförvaltningen. Regler som antas på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget omfattar även en generell villkorlighetsordning för skydd av unionsbudgeten.
- (52) Valet av finansieringstyp och genomförandemetod inom ramen för denna förordning bör göras utifrån vad som är bäst för att uppnå åtgärdernas specifika mål och åstadkomma resultat, med särskild hänsyn till kostnader för kontroller, administrativa bördor och förväntad risk för bristande efterlevnad. Vid sådana val bör användning av enhetsbelopp, schablonsatser och enhetskostnader samt finansiering som inte är kopplad till kostnaderna, i den mening som avses i artikel 125.1 i budgetförordningen, övervägas.
- (53) Rättsliga enheter som är etablerade i unionen bör i största möjliga utsträckning kunna delta på ömsesidig grund i motsvarande program i tredjeländer som deltar i FSE.
- (54) Tredjeländer som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får delta i unionens program inom ramen för det samarbete som inrättas genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ⁽²⁰⁾ (EES-avtalet), av vilket följer att programmen ska genomföras på grundval av ett beslut antaget inom ramen för det avtalet. Tredjeländer får också delta på grundval av andra rättsliga instrument. En särskild bestämmelse bör införas i denna förordning som kräver att tredjeländer beviljar de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt.
- (55) Reglerna för tilldelning av bidrag fastställs i budgetförordningen. För att beakta särdragen hos de åtgärder som stöds av FSE och säkerställa enhetligt genomförande i de sektorer som omfattas av FSE är det nödvändigt att lämna ytterligare vägledning om stödberättigande- och tilldelningskriterierna. Valet av insatser och finansieringen av dessa bör endast omfattas av de villkor som föreskrivs i den här förordningen och i budgetförordningen. Utan att det påverkar tillämpningen av budgetförordningen bör arbetsprogrammen kunna föreskriva förenklade förfaranden.
- (56) I enlighet med budgetförordningen fastställs urvals- och tilldelningskriterierna i arbetsprogrammen. I transportsektorn bör ett projekts kvalitet och relevans även bedömas med hänsyn till dess förväntade inverkan på den europeiska konnektiviteten, dess överensstämmelse med tillgänglighetskraven och dess strategi för framtida underhållsbehov.
- (57) I enlighet med budgetförordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 ⁽²¹⁾ samt rådets förordningar (EG, Euratom) nr 2988/95 ⁽²²⁾, (Euratom, EG) nr 2185/96 ⁽²³⁾ och (EU) 2017/1939 ⁽²⁴⁾ ska unionens ekonomiska intressen skyddas genom proportionella åtgärder, inbegripet åtgärder avseende förebyggande, upptäckt, korrigerande och utredning av oriktigheter, inklusive bedrägerier, avseende krav på återbetalning av belopp som förlorats, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt samt, när så är lämpligt, avseende påförande av administrativa sanktioner. I enlighet med förordningarna (Euratom, EG) nr 2185/96 och (EU, Euratom) nr 883/2013 har Olaf befogenhet att göra administrativa utredningar, inklusive kontroller och inspektioner på

⁽²⁰⁾ EGT L 1, 3.1.1994, s. 3.

⁽²¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

⁽²²⁾ Rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95 av den 18 december 1995 om skydd av Europeiska gemenskapernas finansiella intressen (EGT L 312, 23.12.1995, s. 1).

⁽²³⁾ Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på plats som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

⁽²⁴⁾ Rådets förordning (EU) 2017/1939 av den 12 oktober 2017 om genomförande av fördjupat samarbete om inrättande av Europeiska åklagarmyndigheten (EUT L 283, 31.10.2017, s. 1).

platsen, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägerier, korruption eller annan olaglig verksamhet som riktar sig mot unionens ekonomiska intressen. I enlighet med förordning (EU) 2017/1939 har Europeiska åklagarmyndigheten befogenhet att utreda och lagföra brott som skadar unionens ekonomiska intressen, i enlighet med vad som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371 ⁽²⁵⁾. I enlighet med budgetförordningen ska varje person eller enhet som mottar medel från unionen samarbeta till fullo för att skydda unionens ekonomiska intressen, bevilja kommissionen, Olaf, revisionsrätten och – när det gäller de medlemsstater som deltar i fördjupat samarbete enligt förordning (EU) 2017/1939 – Eppo de rättigheter och den tillgång som krävs och säkerställa att tredje parter som är involverade i förvaltningen av medel från unionen beviljar likvärdiga rättigheter.

- (58) I enlighet med rådets beslut 2013/755/EU ⁽²⁶⁾ är personer och enheter i utomeuropeiska länder och territorier (ULT) berättigade till finansiering, med förbehåll för FSE:s regler och mål och eventuella ordningar som gäller för den medlemsstat till vilken det berörda utomeuropeiska landet eller territoriet är knutet.
- (59) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, inbegripet föranslutningsstöd som följer efter de åtaganden som gjorts mot bakgrund av kommissionens meddelande av den 6 februari 2018 med titeln *Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan*.
- (60) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller till gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt. När det gäller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör samarbete mellan en eller flera medlemsstater och ett tredjeland (inklusive inom energigemenskapen) respektera de villkor som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 om behovet av en fysisk koppling till unionen.
- (61) I sitt meddelande av den 3 oktober 2017 med titeln *Effektiv offentlig upphandling i och för EU* konstaterar kommissionen att unionen är världens mest öppna marknad för offentlig upphandling men att unionens företag inte alltid har motsvarande tillträde i andra länder. Bidragsmottagare från FSE bör därför dra full nytta av de möjligheter till strategisk upphandling som ges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU ⁽²⁷⁾.
- (62) Enligt punkterna 22 och 23 i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ⁽²⁸⁾ bör FSE utvärderas på grundval av information som samlats in i enlighet med särskilda övervakningskrav, såsom klimatspårning, samtidigt som en administrativ börda, särskilt för medlemsstaterna, och överreglering undviks. Dessa krav bör när så är lämpligt innefatta mätbara indikatorer som utgångspunkt för utvärdering av FSE:s faktiska konsekvenser. Utvärderingar bör göras av kommissionen och delges Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén i syfte att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på FSE:s övergripande mål och göra nödvändiga justeringar.
- (63) Transparenta och korrekta övervaknings- och rapporteringsåtgärder med möjlighet till ansvarsutkrävande, inbegripet mätbara indikatorer, bör införas för att bedöma och rapportera om FSE:s framsteg mot de allmänna och specifika mål som fastställs i denna förordning. Dessa åtgärder bör också säkerställa att FSE:s framgångar erkänns. Systemet för prestationsrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av FSE:s genomförande och

⁽²⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371 av den 5 juli 2017 om bekämpande genom straffrättsliga bestämmelser av bedrägeri som riktar sig mot unionens finansiella intressen (EUT L 198, 28.7.2017, s. 29).

⁽²⁶⁾ Rådets beslut 2013/755/EU av den 25 november 2013 om associering av de utomeuropeiska länderna och territorierna med Europeiska unionen (ULT-beslutet) (EUT L 344, 19.12.2013, s. 1).

⁽²⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁸⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

resultat lämpar sig för en djupanalys av de framsteg som uppnåtts och de svårigheter som uppstått och att uppgifterna och resultaten samlas in effektivt, på ett ändamålsenligt sätt och i god tid. Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionsmedel för att samla in relevanta data för FSE.

- (64) FSE bör genomföras med hjälp av arbetsprogram. Senast den 15 oktober 2021 bör kommissionen anta de första fleråriga arbetsprogrammen som bör omfatta en tidtabell för ansökningsomgångarna för FSE:s tre första år, uppgifter om deras teman och en preliminär budget samt en framåtblickande ram som täcker hela programperioden.
- (65) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om fastställandet av särskilda regler för medfinansiering mellan de delar som avser gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, angivandet, vid behov, av de infrastrukturkrav som gäller för vissa kategorier av åtgärder som rör infrastruktur med dubbla användningsområden och utvärderingsförfarandet för de åtgärder som är kopplade till åtgärder för infrastruktur med dubbla användningsområden, antagandet av arbetsprogram och beviljandet av ekonomiskt stöd från unionen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽²⁹⁾.
- (66) I syfte att vid behov anpassa de indikatorer som används för övervakning av FSE, de vägledande procentandelar av budgetmedel som tilldelas vart och ett av de specifika målen i transportsektorn och definitionen av stomnätsskorridorerna, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen, med avseende på ändringar av delarna I, II och III i bilagan till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (67) Eftersom målen för denna förordning, dvs. att bygga upp, utveckla, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringssektorerna och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av denna åtgärds omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (68) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 ⁽³⁰⁾ och förordning (EU) nr 283/2014 bör därför upphävas. Verkningarna av artikel 29 i förordning (EU) nr 1316/2013, som ändrar bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ⁽³¹⁾ i fråga om förteckningen över godskorridorer, bör dock bibehållas.
- (69) För att säkerställa kontinuitet i tillhandahållandet av stöd inom det relevanta politikområdet och göra det möjligt att påbörja genomförandet från och med början av den fleråriga budgetramen 2021–2027, bör denna förordning skyndsamt träda i kraft och bör tillämpas med retroaktiv verkan från och med den 1 januari 2021.

⁽²⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽³⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽³¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för löptiden för den fleråriga budgetramen 2021–2027.

I denna förordning fastställs FSE:s mål, dess budget för perioden 2021–2027, formerna för unionsfinansiering och reglerna för tillhandahållande av sådan finansiering.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *åtgärd*: verksamhet som har identifierats som ekonomiskt och tekniskt oberoende, som har en fast tidsram och som krävs för att genomföra ett projekt.
- b) *alternativa bränslen*: alternativa bränslen för alla transportsätt enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU.
- c) *bidragsmottagare*: en enhet med ställning som juridisk person med vilken en bidragsöverenskommelse har undertecknats.
- d) *blandfinansieringsinsats*: åtgärder som stöds genom unionsbudgeten, inbegripet inom ramen för blandfinansieringsinstrument i enlighet med artikel 2.6 i budgetförordningen, i vilka icke-återbetalningspliktiga former av stöd och/eller finansieringsinstrument och/eller budgetgarantier från unionsbudgeten kombineras med återbetalningspliktiga former av stöd från institutioner för utvecklingsfinansiering eller andra offentliga finansinstitut, kommersiella finansinstitut och investerare.
- e) *övergripande nät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.
- f) *stomnät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
- g) *stomnätsskorridor*: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013, förtecknade i del III i bilagan till den här förordningen.
- h) *gränsöverskridande förbindelselänk*: inom transportsektorn, ett projekt av gemensamt intresse som säkerställer kontinuitet för TEN-T mellan medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland.
- i) *förbindelselänk som saknas*: ett transportavsnitt som saknas för alla transportsätt i TEN-T eller ett transportavsnitt som ansluter stomnät eller övergripande nät till TEN-T-korridorerna och som hindrar TEN-T:s kontinuitet eller innehåller en eller flera flaskhalsar som påverkar TEN-T:s kontinuitet.
- j) *infrastruktur med dubbla användningsområden*: en transportnätinfrastruktur som tillgodoser både civila behov och försvarsbehov.
- k) *gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi*: ett projekt som valts ut eller som kan väljas ut inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan två eller flera medlemsstater eller arrangemang mellan en eller flera medlemsstater och ett eller flera tredjeländer i enlighet med artiklarna 8, 9, 11 och 13 i direktiv (EU) 2018/2001, och som rör planering för eller utbyggnad av förnybar energi, i enlighet med de kriterier som fastställs i del IV i bilagan till den här förordningen.

- l) *energieffektivitet först*: energieffektivitet först enligt definitionen i artikel 2.18 i förordning (EU) 2018/1999.
- m) *infrastruktur för digital konnektivitet*: nät med mycket hög kapacitet, 5G-system, lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet och stomnät samt digitala driftplattformar som är direkt förknippade med infrastruktur för transport och energi.
- n) *5G-system*: en uppsättning element för digital infrastruktur som är baserade på globalt överenskomna standarder för mobil och trådlös kommunikationsteknik som används för konnektivitet och mervärdestjänster med avancerade prestanda, i form av t.ex. mycket höga datahastigheter och mycket hög datakapacitet, kommunikationer med låg latens och ultrahög tillförlitlighet eller stöd för ett stort antal anslutna enheter.
- o) *5G-korridor*: en transportled, i form av väg, järnväg eller inre vattenväg, som har full täckning från infrastruktur för digital konnektivitet och särskilt 5G-system, som ger möjlighet till oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster, t.ex. uppkopplad och automatiserad mobilitet, liknande smarta mobilitetstjänster för järnvägar eller digital konnektivitet för inre vattenvägar.
- p) *digitala driftplattformar direkt förknippade med infrastruktur för energi och transport*: fysiska och virtuella resurser för informations- och kommunikationsteknik som fungerar via kommunikationsinfrastrukturen och som stöder överföring, lagring, behandling och analys av infrastrukturdata som rör transport eller energi eller både och.
- q) *projekt av gemensamt intresse*: projekt som identifieras i förordning (EU) nr 1315/2013, i förordning (EU) nr 347/2013 eller i artikel 8 i den här förordningen.
- r) *studier*: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartläggningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang.
- s) *socioekonomiska drivkrafter*: enheter vilka genom sitt uppdrag, sin karaktär eller sin lokalisering direkt eller indirekt kan skapa socioekonomiska fördelar för medborgare, företag och lokalsamhällen som finns i deras omgivningar eller inom deras influensområden.
- t) *tredjeland*: ett land som inte är en medlemsstat i unionen.
- u) *nät med mycket hög kapacitet*: nät med mycket hög kapacitet enligt definitionen i artikel 2.2 i direktiv (EU) 2018/1972.
- v) *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.

Artikel 3

Mål

1. FSE:s allmänna mål är att bygga upp, utveckla, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringssektorerna och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och målen om ökad europeisk konkurrenskraft, smart och hållbar tillväxt för alla, territoriell, social och ekonomisk sammanhållning och tillträde till och integrering av den inre marknaden, med tonvikt på att underlätta synergierna mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
2. FSE har följande specifika mål:
 - a) Inom transportsektorn:
 - i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva, sammanlänkade och multimodala nät och infrastruktur för smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet i enlighet med målen i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - ii) Att anpassa delar av TEN-T för dubbla användningsområden för transportinfrastrukturen för att förbättra både den civila och den militära rörligheten.

b) Inom energisektorn:

- i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av en effektiv och konkurrenskraftig inre energimarknad och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta minskningen av koldioxidutsläpp i ekonomin, främja energieffektivitet och säkerställa försörjningstrygghet.
 - ii) Att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området energi, inklusive förnybar energi.
- c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör utbyggnaden av och tillgång till säkra och trygga nät med mycket hög kapacitet, inklusive 5G-system, och till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stamnät på unionens territorier genom att länka dem till angränsande territorier, samt till digitaliseringen av transport- och energinät.

Artikel 4

Budget

1. Finansieringsramen för genomförandet av FSE för perioden från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2027 ska vara 33 710 000 000 EUR ⁽³²⁾ i löpande priser.

I linje med unionens mål om att integrera klimatåtgärder i unionens sektorspolitik och unionens fonder ska åtgärder som rör klimatomål utgöra 60 % av FSE:s totala finansieringsram.

2. Det belopp som anges i punkt 1 ska fördelas enligt följande:

- a) 25 807 000 000 EUR för de specifika mål som anges i artikel 3.2 a, av vilka
 - i) 12 830 000 000 EUR från den fleråriga budgetramen 2021–2027, rubrik 1.2, Europeiska strategiska investeringar,
 - ii) 11 286 000 000 EUR överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden,
 - iii) 1 691 000 000 EUR från den fleråriga budgetramen 2021–2027, rubrik 5.13, för det specifika mål som avses i artikel 3.2 a ii.
- b) 5 838 000 000 EUR för de specifika mål som anges i artikel 3.2 b, varav 15 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, med förbehåll för marknadsgenomslaget, och om tröskelvärdet på 15 % nås ska kommissionen öka det tröskelvärdet upp till 20 %, med förbehåll för marknadsgenomslaget.
- c) 2 065 000 000 EUR för de specifika mål som anges i artikel 3.2 c.

3. Kommissionen får inte avvika från det belopp som anges i punkt 2 a ii.

4. Upp till 1 % av det belopp som anges i punkt 1 får användas för att finansiera administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av FSE och de sektorsspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser, och särskilt för att tillhandahålla rådgivningstjänster till projektansvariga angående finansieringsmöjligheter för att hjälpa dem med struktureringen av deras projektfinansiering.

5. Om den åtgärd som ett budgetmässigt åtagande ska täcka sträcker sig över mer än ett budgetår får åtagandet delas upp i årliga betalningar som sträcker sig över två eller flera år.

⁽³²⁾ Finansieringsramen för FSE för perioden 2021–2027 ska vara 29 896 000 000 EUR i fasta priser 2018 och ska fördelas enligt följande: a) transporter: 22 884 000 000 EUR, varav i) 11 384 000 000 EUR från rubrik 1.2 i den fleråriga budgetramen 2021–2027, Europeiska strategiska investeringar, ii) 10 000 000 000 EUR som överförs från Sammanhållningsfonden, iii) 1 500 000 000 EUR från den fleråriga budgetramen 2021–2027, rubrik 5.13, Försvar, b) energi: 5 180 000 000 EUR, c) digitalisering: 1 832 000 000 EUR.

6. I enlighet med artikel 193.2 andra stycket a i budgetförordningen, med beaktande av det fördröjda ikraftträdandet av denna förordning och för att säkerställa kontinuitet, får kostnader som uppkommit för åtgärder som stöds inom ramen för den här förordningen, för en begränsad tidsperiod, betraktas som stödberättigande från och med den 1 januari 2021 även om de uppkom innan bidragsansökan lämnades in.

7. Det belopp som överförs från Sammanhållningsfonden ska genomföras i enlighet med denna förordning, med förbehåll för punkt 8 i denna artikel och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15.2 c.

8. När det gäller de belopp som överförs från Sammanhållningsfonden ska 30 % av dessa belopp på ett konkurrensbaserat sätt göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, varvid prioritet ska ges till stöd till största möjliga antal gränsöverskridande förbindelselänkar och förbindelselänkar som saknas. Fram till den 31 december 2023 ska valet av projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller 70 % av de medel som överförs. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som överförs till FSE och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

9. Vad gäller medlemsstater vars bruttonationalinkomst (BNI) per capita, mätt i köpkraftsstandard för perioden 2015–2017, är lägre än 60 % av genomsnittlig BNI per capita i EU-27 ska 70 % av 70 % av det belopp som dessa medlemsstater har överfört till FSE garanteras till och med den 31 december 2024.

10. Till och med den 31 december 2025 får det totala belopp av beloppet i punkt 2 a ii som anslås för åtgärder i en medlemsstat som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden inte överstiga 170 % av den medlemsstatens andel av det totala belopp som överförs från Sammanhållningsfonden.

11. För att stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden och som kan ha svårt att utforma projekt med tillräcklig mognad, kvalitet, eller både och, och med tillräckligt unionsmervärde ska särskild uppmärksamhet ägnas åt tekniskt bistånd som syftar till att förbättra den institutionella kapaciteten och effektiviteten hos offentliga förvaltningar och offentliga tjänster i samband med utveckling och genomförande av sådana projekt som förtecknas i denna förordning.

Kommissionen ska göra sitt yttersta för att ge de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden möjlighet att före utgången av perioden 2021–2027 uppnå högsta möjliga utnyttjande av det belopp som överförs till FSE, bland annat genom att anordna ytterligare ansökningsomgångar.

Dessutom ska särskild uppmärksamhet och särskilt stöd ges till de medlemsstater vilkas BNI per capita, mätt i köpkraftsstandard för perioden 2015–2017, är lägre än 60 % av genomsnittlig BNI per capita i EU-27.

12. Det belopp som överförs från Sammanhållningsfonden får inte användas för att finansiera sektorsövergripande arbetsprogram och blandfinansieringsinsatser.

13. Medel som tilldelats medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning får på begäran av berörd medlemsstat överföras till FSE under förutsättning att villkoren i artikel 21 i förordning (EU) 2021/1060 är uppfyllda. Kommissionen ska förvalta dessa medel direkt i enlighet med artikel 62.1 första stycket a i budgetförordningen eller indirekt i enlighet med led c i det stycket. Dessa medel ska användas till förmån för den berörda medlemsstaten.

14. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 13 i denna artikel får resurser i digitaliseringssektorn som tilldelas medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning på begäran av de medlemsstaterna överföras till FSE, inbegripet i syfte att komplettera finansieringen av stödberättigande åtgärder enligt artikel 9.4 i denna förordning med upp till 100 % av de totala stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om medfinansiering i artikel 190 i budgetförordningen eller reglerna för statligt stöd. Dessa medel ska endast användas till förmån för den berörda medlemsstaten.

*Artikel 5***Tredjeländer som är associerade till FSE**

1. FSE ska vara öppen för deltagande för följande tredjeländer:
 - a) Medlemmar av Europeiska frihandelssammanslutningen som är medlemmar i EES, i enlighet med villkoren i EES-avtalet.
 - b) Anslutande länder, kandidatländer och potentiella kandidater, i enlighet med de allmänna principer och allmänna villkor för dessa länders deltagande i unionsprogram som fastställs i respektive ramavtal och associeringsrådsbeslut eller i liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som föreskrivs i avtal mellan unionen och dessa länder.
 - c) Länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, i enlighet med de allmänna principer och allmänna villkor för dessa länders deltagande i unionsprogram som fastställs i respektive ramavtal och associeringsrådsbeslut eller i liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som föreskrivs i avtal mellan unionen och dessa länder.
 - d) Andra tredjeländer, i enlighet med de villkor som föreskrivs i ett särskilt avtal som omfattar tredjelandets deltagande i unionsprogram, förutsatt att avtalet
 - i) säkerställer en rättvis balans vad gäller bidrag från och förmåner till det tredjeland som deltar i unionsprogrammen,
 - ii) föreskriver villkoren för deltagande i programmen, inbegripet beräkning av ekonomiska bidrag till enskilda program, och deras administrativa kostnader,
 - iii) inte ger tredjelandet någon beslutsbefogenhet i fråga om unionsprogrammet,
 - iv) garanterar unionens rätt att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning och att skydda sina ekonomiska intressen.
 - v) föreskriver ömsesidighet när det gäller tillträde till liknande program i det tredjeland som deltar i unionsprogrammen.

De bidrag som avses i första stycket d ii) i denna artikel ska utgöra inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 i förordning (EU) nr 1315/2013 får de tredjeländer som avses i punkt 1 i den här artikeln, och enheter som är etablerade i dessa länder, inte ta emot ekonomiskt stöd inom ramen för denna förordning, utom i de fall det är nödvändigt för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse eller ett projekt i enlighet med artikel 7.1 i den här förordningen och på de villkor som fastställs i de arbetsprogram som avses i artikel 20 i den här förordningen.

*Artikel 6***Genomförande av och former för unionsfinansiering**

1. FSE ska genomföras inom ramen för direkt förvaltning i enlighet med budgetförordningen eller inom ramen för indirekt förvaltning av organ som avses i artikel 62.1 första stycket c i budgetförordningen.
2. FSE får tillhandahålla finansiering i form av bidrag och upphandling i enlighet med budgetförordningen. Den får också bidra till blandfinansieringsinsatser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/523 ⁽³³⁾ och avdelning X i budgetförordningen. Unionens bidrag till blandfinansieringsinsatser i transportsektorn får inte överstiga 10 % av det budgetbelopp som anges i artikel 4.2 a i) i den här förordningen. I transportsektorn får blandfinansieringsinsatser användas för åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet i enlighet med artikel 9.2 b i den här förordningen.

⁽³³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/523 av den 24 mars 2021 om inrättande av InvestEU-programmet och om ändring av förordning (EU) 2015/1017 (EUT L 107, 26.3.2021, s. 30).

3. Kommissionen får delegera befogenheter att genomföra delar av FSE till genomförandeorgan i enlighet med artikel 69 i budgetförordningen, i syfte att uppfylla FSE:s krav på optimal och effektiv förvaltning i transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.

4. Bidrag till en ömsesidig försäkringsmekanism får täcka risken i samband med återkrav av medel från mottagare och ska betraktas som en tillräcklig garanti enligt budgetförordningen. Artikel 33.7 i förordning (EU) 2021/695 ska tillämpas.

Artikel 7

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska bidra till att minska koldioxidutsläppen, fullborda den inre energimarknaden och öka försörjningstryggheten. Dessa projekt ska ingå i ett samarbetsavtal eller i någon annan form av arrangemang mellan två eller flera medlemsstater eller arrangemang mellan en eller flera medlemsstater och ett eller flera tredjeländer i enlighet med artiklarna 8, 9, 11 och 13 i direktiv (EU) 2018/2001. Dessa projekt ska uppfylla de mål och de allmänna kriterier som fastställs i del IV i bilagan till denna förordning och följa det förfarande som fastställs där.

2. Senast den 31 december 2021 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 som, utan att det påverkar tilldelningskriterierna i artikel 14, anger specifika urvalskriterier och närmare bestämmelser om processen för urval av projekt. Kommissionen ska offentliggöra metoderna för hur projektets bidrag till de allmänna kriterierna ska bedömas och hur kostnads-nyttoanalysen enligt del IV i bilagan ska utarbetas.

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

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

- a) Den projektspecifika kostnads-nyttoanalysen i enlighet med del IV punkt 3 i bilagan är obligatorisk för alla projekt som får stöd och tar hänsyn till eventuella intäkter till följd av stödssystem, har utförts på ett transparent, heltäckande och fullständigt sätt och styrker att det finns betydande kostnadsbesparingar eller fördelar, eller både och, när det gäller systemintegration, miljöhållbarhet, försörjningstrygghet eller innovation.
- b) Sökanden visar att projektet inte skulle förverkligas utan bidraget, eller att projektet inte kan bli kommersiellt bärkraftigt utan bidraget.

5. Bidraget till bygg- och anläggningsarbeten

- a) ska stå i proportion till de kostnadsbesparingar eller fördelar som avses i del IV punkt 2 b i bilagan eller både och,
- b) får inte överstiga det belopp som krävs för att säkerställa att projektet förverkligas eller blir kommersiellt bärkraftigt, och
- c) ska överensstämma med artikel 15.3.

6. FSE ska föreskriva en möjlighet till samordnad finansiering med det möjliggörande ramverk för utbyggnad av förnybar energi som avses i artikel 3.5 i direktiv (EU) 2018/2001 och medfinansiering med den unionens finansieringsmekanism för förnybar energi som avses i artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999.

7. Kommissionen ska regelbundet bedöma utnyttjandet av medlen för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi i förhållande till det referensbelopp som anges i artikel 4.2 b i denna förordning. Om marknadsgenomslaget för medel eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi enligt denna bedömning är otillräckligt ska outnyttjade budgetmedel avsedda för dessa projekt användas för att uppfylla de mål för de transeuropeiska energinäten som anges i artikel 3.2 b i) i denna förordning för stödberättigande åtgärder som avses i artikel 9.3 a i denna förordning och får från och med 2024 även användas för att medfinansiera unionens finansieringsmekanism för förnybar energi, som inrättats genom förordning (EU) 2018/1999.

8. Kommissionen ska anta en genomförandeakt som fastställer särskilda regler för medfinansiering mellan de delar i FSE som avser gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi och unionens finansieringsmekanism för förnybar energi som inrättats genom artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2 i den här förordningen.

Artikel 8

Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet

1. Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet är sådana projekt som lämnar ett betydande bidrag till unionens strategiska konnektivitetsmål och/eller tillhandahåller nätinфраstruktur som stöder den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället, samt unionens digitala inre marknad.
2. Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska uppfylla följande kriterier:
 - a) Projektet ska bidra till det specifika mål som anges i artikel 3.2 c.
 - b) Projektet ska använda den bästa tillgängliga och bäst lämpade tekniken för det specifika projektet, vilken erbjuder bästa balans i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nåttålighet, cybersäkerhet och kostnadseffektivitet.
3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska berättiga till finansiering inom ramen för denna förordning.
4. Utan att det påverkar de tilldelningskriterier som fastställs i artikel 14 ska prioriteringen av finansiering fastställas med beaktande av följande kriterier:
 - a) Åtgärder som bidrar till utbyggnad av och tillgång till nät med mycket hög kapacitet, inklusive 5G-system och annan konnektivitet enligt den senaste tekniken, i enlighet med unionens strategiska konnektivitetsmål inom områden där socioekonomiska drivkrafter är belägna ska prioriteras, med beaktande av dessa områdens konnektivitetsbehov och den ytterligare uppkomna områdestäckningen som, inklusive för hushåll, i enlighet med del V punkt 1 i bilagan; särskilda utbyggnader med avseende på socioekonomiska drivkrafter ska berättiga till finansiering, förutsatt att utbyggnaderna är ekonomiskt proportionerliga och fysiskt genomförbara.
 - b) Åtgärder som bidrar till att lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet kan erbjudas i lokalsamhällen ska prioriteras i enlighet med del V punkt 2 i bilagan.
 - c) Åtgärder som bidrar till utbyggnaden av 5G-korridorer längs större transportleder, inklusive i TEN-T, till exempel de som förtecknas i del V punkt 3 i bilagan, ska prioriteras för att säkerställa täckning längs dessa större transportleder så att det är möjligt att oavbrutet tillhandahålla digitala synergitjänster, med beaktande av den socioekonomiska relevansen av alla nuvarande installerade tekniska lösningar inom ramen för en framåtblickande strategi.
 - d) Projekt av gemensamt intresse som syftar till utbyggnad eller betydande uppgradering av gränsöverskridande stomnät som länkar unionen till tredjeländer och förstärkning av länkar mellan nät för elektronisk kommunikation inom unionens territorium, inklusive undervattenskablar, ska prioriteras i enlighet med i vilken mån projektet väsentligt bidrar till ökad prestanda, tålighet och mycket hög kapacitet för dessa elektroniska kommunikationsnät.
 - e) Projekt av gemensamt intresse för utbyggnad av digitala driftplattformar ska prioritera åtgärder på grundval av den senaste tekniken, med beaktande av t.ex. driftskompatibilitet, cybersäkerhet, dataskydd och återanvändning.

KAPITEL II

STÖDBERÄTTIGANDE

Artikel 9

Stödberättigande åtgärder

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som anges i artikel 3 ska berättiga till finansiering, med beaktande av långsiktiga åtaganden om minskade koldioxidutsläpp. Dessa åtgärder omfattar studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av FSE och de sektorsspecifika riktlinjerna. Studier ska vara stödberättigande endast när de rör projekt som är stödberättigande inom ramen för FSE.
2. I transportsektorn ska endast följande åtgärder berättiga till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
 - a) Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade, driftskompatibla och multimodala nät för utveckling av infrastruktur för järnväg, väg, inre vattenvägar och sjöfart:
 - i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör gränsöverskridande förbindelselänkar och förbindelselänkar som saknas, såsom de som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen, samt urbana knutpunkter, multimodala logistikplattformar, kusthamnar, inlandshamnar, järnvägs-/vägterminaler och förbindelser till flygplatser i stomnätet, i enlighet med bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013; åtgärder för genomförande av stomnätet får inbegripa relaterade element som är belägna i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringen och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 20 i den här förordningen.
 - ii) Åtgärder som rör gränsöverskridande förbindelselänkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, såsom de som förtecknas i del III punkt 2 i bilagan till den här förordningen, åtgärder som avses i del III punkt 3 i bilagan till den här förordningen, åtgärder som rör studier för att utveckla det övergripande nätet och åtgärder som rör kusthamnar och inlandshamnar i det övergripande nätet i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - iii) Åtgärder för återupprättande av regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser i TEN-T som saknas och som har övergetts eller avvecklats.
 - iv) Åtgärder för genomförande av avsnitt av det övergripande nätet som är belägna i de yttersta randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar, järnvägs-/vägterminaler, förbindelser till flygplatser och multimodala logistikplattformar, i det övergripande nät som anges i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
 - v) Åtgärder till stöd för sådana projekt av gemensamt intresse för att ansluta det transeuropeiska nätet till infrastrukturnät i grannländer som anges i artikel 8.1 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - b) Åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, multimodal, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet:
 - i) Åtgärder till stöd för sjömotorvägar i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) nr 1315/2013, med fokus på gränsöverskridande närsjöfart.
 - ii) Åtgärder till stöd för system för telematikapplikationer, i enlighet med artikel 31 i förordning (EU) nr 1315/2013, för respektive transportsätt, särskilt följande:
 - För järnvägar: ERTMS.
 - För inre vattenvägar: flodinformationstjänster (RIS).
 - För vägtransporter: intelligenta transportsystem (ITS).
 - För sjöfart: övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik (VTMIS) och e-tjänster för sjöfart, inbegripet tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom den enda kontaktpunkten för sjöfart, system för hamnsamverkan och relevanta tullinformationssystem.
 - För luftfart: system för flygledningstjänst, särskilt de som följer av Sesar-systemet (Single European Sky ATM Research).

- iii) Åtgärder till stöd för hållbara godstransporttjänster i enlighet med artikel 32 i förordning (EU) nr 1315/2013 och åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg.
 - iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för alternativa bränslen för alla transportsätt i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - v) Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet enligt definitionen i artikel 3 o i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt hinder när det gäller påverkan på korridorer/nät, inbegripet åtgärder för att främja ökad godstrafik på järnväg och automatisk spårviddsändring.
 - vi) Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet, särskilt i urbana knutpunkter i den mening som avses i artikel 30 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - vii) Åtgärder för genomförande av säker och trygg infrastruktur och mobilitet, inbegripet vägsäkerhet, i enlighet med artikel 34 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens motståndskraft, särskilt motståndskraften mot klimatförändringar och naturkatastrofer och mot cybersäkerhetshot.
 - ix) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens tillgänglighet inom alla transportsätt och för alla användare, särskilt användare med nedsatt rörlighet, i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - x) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens tillgänglighet och möjligheten att använda den för säkerhets- och civilskyddsändamål och åtgärder som anpassar transportinfrastrukturen för kontroller vid unionens yttre gränser i syfte att underlätta trafikströmmarna.
- c) Inom ramen för det specifika målet i artikel 3.2 a ii och i enlighet med artikel 12, åtgärder eller specifika verksamheter inom en åtgärd, till stöd för nya eller befintliga delar av TEN-T som lämpar sig för militära transporter, för att anpassa TEN-T till kraven på infrastruktur med dubbla användningsområden.
3. I energisektorn ska endast följande åtgärder vara berättigade till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
- a) Åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse enligt vad som fastställs i artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013.
 - b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, inbegripet innovativa lösningar, samt lagring av förnybar energi, och utformningen av dem, enligt vad som anges i del IV i bilagan, under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 uppfylls.
4. I digitaliseringssektorn ska endast följande åtgärder berättiga till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
- a) Åtgärder till stöd för utveckling av och tillgång till nät med mycket hög kapacitet, inklusive 5G-system, som kan erbjuda gigabitkonnektivitet i områden där socioekonomiska drivkrafter är belägna.
 - b) Åtgärder till stöd för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet i lokalsamhällen, utan kostnad och utan diskriminerande villkor.
 - c) Åtgärder för genomförande av oavbruten täckning med 5G-system för alla större transportleder, inbegripet TEN-T, till exempel de åtgärder som förtecknas i del V punkt 3 i bilagan.
 - d) Åtgärder till stöd för utbyggnad av nya eller betydande uppgradering av befintliga stomnät, inbegripet undervattenskablar, inom och mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer, till exempel åtgärder som förtecknas i del V punkt 3 i bilagan, samt andra åtgärder som stöder utbyggnaden av stomnät enligt den punkten.
 - e) Åtgärder för införande av krav på infrastruktur för digital konnektivitet som rör gränsöverskridande projekt inom transport- eller energiområdet eller som stöder digitala driftplattformar som är direkt förknippade med transport- eller energiinfrastruktur, eller både och.

*Artikel 10***Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna**

1. Åtgärder som samtidigt bidrar till att ett eller flera av målen uppnås för minst två sektorer, enligt vad som föreskrivs i artikel 3.2 a, b och c, ska vara berättigade att motta ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning och att gynnas av en högre medfinansieringsgrad i enlighet med artikel 15. Dessa åtgärder ska genomföras genom arbetsprogram som gäller minst två sektorer och innehåller särskilda tilldelningskriterier och de ska finansieras genom budgetbidrag från involverade sektorer.
2. Inom var och en av transport-, energi- och digitaliseringssektorerna får åtgärder som är stödberättigande enligt artikel 9 omfatta samverkande element som rör någon av de andra sektorerna men som inte avser sådana stödberättigande åtgärder som anges i artikel 9.2, 9.3 eller 9.4, under förutsättning att de uppfyller samtliga följande krav:
 - a) Kostnaden för de samverkande elementen överstiger inte 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.
 - b) De samverkande elementen rör transport-, energi- eller digitaliseringssektorn.
 - c) De samverkande elementen gör det möjligt att i betydande mån förbättra åtgärdens nytta med avseende på socioekonomi, klimat eller miljö.

*Artikel 11***Stödberättigade enheter**

1. När det gäller enheter ska de kriterier för stödberättigande som fastställs i denna artikel tillämpas utöver de kriterier som anges i artikel 197 i budgetförordningen.
2. Följande enheter ska vara berättigade till stöd:
 - a) Rättsliga enheter som är etablerade i
 - i) en medlemsstat, däribland samriskföretag,
 - ii) ett tredjeland som är associerat till FSE, eller
 - iii) ett utomeuropeiskt land eller territorium.
 - b) Rättsliga enheter som upprättats enligt unionsrätten och, om detta föreskrivs i arbetsprogrammen, internationella organisationer.
3. Fysiska personer ska inte vara berättigade till stöd.
4. Arbetsprogrammen får föreskriva att rättsliga enheter som är etablerade i tredjeländer som är associerade till FSE i enlighet med artikel 5, och rättsliga enheter som är etablerade i unionen men som direkt eller indirekt kontrolleras av tredjeländer eller medborgare i tredjeländer, eller av enheter som är etablerade i tredjeländer, inte är berättigade att delta i alla eller vissa av åtgärderna inom ramen för de specifika mål som anges i artikel 3.2 c, av vederbörligen motiverade säkerhetsskäl. I sådana fall ska ansökningsomgångar och anbudsinfordringar begränsas till enheter som är etablerade eller bedöms vara etablerade i medlemsstater och som direkt eller indirekt kontrolleras av medlemsstater eller av medborgare i medlemsstater.
5. Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som inte är associerat till FSE ska i undantagsfall vara berättigade att motta ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för FSE om det är nödvändigt för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse i transport-, energi- och digitaliseringssektorerna eller för ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
6. För att vara stödberättigande ska förslag lämnas in
 - a) av en eller flera medlemsstater, eller
 - b) med de berörda medlemsstaternas samtycke, av internationella organisationer, gemensamma företag, eller offentliga eller privata företag eller organ, inklusive regionala eller lokala myndigheter.

Om den berörda medlemsstaten inte samtycker till en inlämning enligt första stycket b ska den meddela detta.

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

Artikel 12

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

1. För åtgärder som bidrar till att anpassa TEN-T:s stomnät eller övergripande nät enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013 i syfte att möjliggöra dubbla – civila och försvarsrelaterade – användningsområden för infrastrukturen ska följande ytterligare regler för stödberättigande gälla:

- a) Förslagen ska lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av rättsliga enheter som är etablerade i medlemsstaterna.
- b) Åtgärderna ska röra de avsnitt eller knutpunkter som identifierats av medlemsstaterna i bilagorna till Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU, som antogs av rådet den 20 november 2018, eller eventuella påföljande förteckningar som antagits därefter, och eventuella ytterligare vägledande förteckningar över prioriterade projekt som identifieras av medlemsstaterna i enlighet med handlingsplanen för militär rörlighet.
- c) Åtgärderna får röra både uppgradering av befintliga infrastrukturkomponenter eller skapande av nya infrastrukturkomponenter med beaktande av de infrastrukturkrav som avses i punkt 2 i denna artikel.
- d) Åtgärder som genomför en nivå av infrastrukturkrav som är högre än den nivå som krävs för dubbla användningsområden ska vara stödberättigande; kostnaden för dessa ska dock endast vara stödberättigande upp till den kostnadsnivå som motsvarar den kravnivå som är nödvändig för dubbla användningsområden; åtgärder som rör infrastruktur som endast används för militära ändamål ska inte vara stödberättigande.
- e) Åtgärder enligt denna artikel ska endast finansieras från beloppet i enlighet med artikel 4.2 a iii i denna förordning.

2. Kommissionen ska anta en genomförandeakt som vid behov anger de infrastrukturkrav som är tillämpliga på vissa kategorier av åtgärder som rör infrastruktur med dubbla användningsområden och utvärderingsförfarandet för de åtgärder som är kopplade till åtgärder för infrastruktur med dubbla användningsområden. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

3. Efter den interimsvärdering av FSE som föreskrivs i artikel 23.2 får kommissionen föreslå att budgetmyndigheten överför de medel som inte anslagits från artikel 4.2 a iii till artikel 4.2 a i.

KAPITEL III

BIDRAG

Artikel 13

Bidrag

Bidrag inom ramen för FSE ska tilldelas och förvaltas i enlighet med avdelning VIII i budgetförordningen.

Artikel 14

Tilldelningskriterier

1. Öppna tilldelningskriterier ska fastställas i de arbetsprogram som avses i artikel 20 och i ansökningsomgångarna, med beaktande av endast följande element, i den mån de är tillämpliga:
 - a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser, inbegripet klimatpåverkan (nytta och kostnader under projektets livscykel), samt analysens tillförlitlighet, omfattning och transparens.
 - b) Aspekter avseende innovation och digitalisering, säkerhet, driftskompatibilitet och tillgänglighet, även för personer med nedsatt rörlighet.
 - c) Gränsöverskridande dimension, nätintegrering och territoriell tillgänglighet, inklusive för europeiska öar och yttersta randområden.
 - d) Unionsmervärde.
 - e) Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
 - f) Hur långt åtgärden har framskridit mot bakgrund av projektutvecklingen.
 - g) Huruvida den underhållsstrategi som föreslås för det avslutade projektet är sund.
 - h) Huruvida den föreslagna genomförandeplanen är sund.
 - i) Den effekt som katalysator som unionens ekonomiska stöd har på investeringar.
 - j) Behov av att övervinna finansiella hinder, till exempel sådana som orsakas av otillräcklig kommersiell bärkraft, höga initialkostnader eller brist på marknadsfinansiering.
 - k) Potential för dubbla användningsområden inom ramen för militär rörlighet.
 - l) Samstämmighet med unionens energi- och klimatplaner och nationella energi- och klimatplaner, inbegripet principen om *energieffektivitet först*.
2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska beakta, om så är relevant, motståndskraften mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.
3. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska, om så är relevant enligt vad som anges i arbetsprogrammen, säkerställa att åtgärder som stöds av FSE och som omfattar PNT-teknik är tekniskt kompatibla med Galileo- och Egnosprogrammen och med Copernicusprogrammet.
4. När det gäller åtgärder som rör transportsektorn ska bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna, i tillämpliga fall, säkerställa att föreslagna åtgärder är förenliga med arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakter enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och att de beaktar det rådgivande yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren i enlighet med artikel 45.8 i den förordningen. Vid bedömningen ska också beaktas huruvida genomförandet av de åtgärder som finansieras av FSE riskerar att skapa störningar för gods- och passagerarflödena på den sträcka som berörs av projektet och om dessa risker har begränsats.
5. När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska villkoren i artikel 7.4 beaktas i tilldelningskriterierna.
6. När det gäller åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse inom området digital konnektivitet ska kriterierna i artikel 8.4 beaktas i de tilldelningskriterier som fastställs i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna.

Artikel 15

Medfinansieringsgrader

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

2. För bygg- och anläggningsarbeten i transportsektorn ska följande högsta medfinansieringsgrader gälla:
- a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de specifika mål som anges i artikel 3.2 a i får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden; medfinansieringsgraderna får dock ökas till högst 50 % för följande åtgärder:
 - i) Åtgärder som rör gränsöverskridande förbindelselänkar, på de villkor som anges i led e i denna punkt.
 - ii) Åtgärder till stöd för system för telematikapplikationer.
 - iii) Åtgärder till stöd för inre vattenvägar eller driftskompatibilitet för järnvägar.
 - iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation.
 - v) Åtgärder till stöd för förbättrad infrastruktursäkerhet.
 - vi) Åtgärder som anpassar transportinfrastrukturen för kontroller vid unionens yttre gränser, i enlighet med relevant unionsrätt.
 - b) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de specifika mål som anges i artikel 3.2 a ii får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden; medfinansieringsgraderna får dock ökas till högst 85 % om de nödvändiga medlen överförs till FSE enligt artikel 4.13.
 - c) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden får de högsta medfinansieringsgraderna inte överstiga 85 % av de totala stödberättigande kostnaderna.
 - d) När det gäller beloppen från rubriken Europeiska strategiska investeringar på 1 559 800 000 EUR, som anges i del II första stycket första strecksatsen i bilagan, får de högsta medfinansieringsgraderna för fullbordandet av viktiga gränsöverskridande järnvägsförbindelselänkar som saknas mellan medlemsstater och som berättigar till finansiering från Sammanhållningsfonden inte överstiga 85 % av de totala stödberättigande kostnaderna.
 - e) När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande förbindelselänkar får de ökade högsta medfinansieringsgrader som föreskrivs i leden a, c och d i denna punkt endast tillämpas på åtgärder som för sin planering och sitt genomförande kan påvisa en hög integreringsgrad i samband med det tilldelningskriterium som avses i artikel 14.1 c, till exempel genom inrättande av ett gemensamt projektföretag, en gemensam administrativ styrningsstruktur eller en bilateral rättslig ram eller genom en genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013; dessutom får medfinansieringsgraden för projekt som utförs av integrerade förvaltningsstrukturer, inbegripet samriskföretag i enlighet med artikel 11.2 a, ökas med 5 %.
3. För bygg- och anläggningsarbeten i energisektorn ska följande högsta medfinansieringsgrader tillämpas:
- a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de specifika mål som anges i artikel 3.2 b får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av de totala stödberättigande kostnaderna.
 - b) Medfinansieringsgraderna får ökas till högst 75 % av de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som, med ledning av det underlag som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 347/2013, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller erbjuder mycket innovativa lösningar.
4. För bygg- och anläggningsarbeten i digitaliseringssektorn ska följande högsta medfinansieringsgrader gälla: För bygg- och anläggningsarbeten som rör de specifika mål som avses i artikel 3.2 c får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden.

Medfinansieringsgraderna får ökas

- a) upp till 50 % för åtgärder med en stark gränsöverskridande dimension, t.ex. oavbruten täckning med 5G-system längs större transportleder eller utbyggnad av stomnät mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer, och
- b) upp till 75 % för åtgärder för genomförande av gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter.

Åtgärder för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet i lokalsamhällen får, när de genomförs via bidrag till låga belopp, finansieras genom ekonomiskt stöd från unionen med upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om medfinansiering.

5. Den högsta medfinansieringsgraden för de åtgärder som avses i artikel 10.1 ska vara den högsta av respektive högsta medfinansieringsgrad för de sektorer som berörs. Dessutom får medfinansieringsgraden för dessa åtgärder ökas med 10 %.
6. Inom transportsektorn, energisektorn och digitaliseringssektorn ska, när det gäller bygg- och anläggningsarbeten i de yttersta randområdena, en särskild högsta medfinansieringsgrad på 70 % tillämpas.

Artikel 16

Stödberättigande kostnader

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

- a) Endast utgifter som uppstår i medlemsstaterna är stödberättigande, förutom då projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi berör territoriet i ett eller flera tredjeländer som avses i artikel 5 eller artikel 11.4 i den här förordningen eller internationellt vatten, och åtgärden krävs för att målen för projektet i fråga ska kunna uppnås.
- b) Kostnaderna för utrustning, anläggningar och infrastruktur som av bidragsmottagaren behandlas som kapitalutgifter är stödberättigande i sin helhet.
- c) Utgifter för förvärv av mark är inte stödberättigande, förutom medel som överförts från Sammanhållningsfonden i transportsektorn i enlighet med artikel 64 i förordning (EU) 2021/1060.
- d) De stödberättigande kostnaderna ska inte inkludera mervärdesskatt.

Artikel 17

Kombinering av bidrag med andra finansieringskällor

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

Artikel 18

Minskning eller hävande av bidrag

1. Utöver de skäl som anges i artikel 131.4 i budgetförordningen får bidragsbeloppet, utom i vederbörligen motiverade fall, minskas av följande skäl:
 - a) För studier, om åtgärden inte har inletts inom ett år efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.
 - b) För bygg- och anläggningsarbeten, om åtgärden inte har inletts inom två år efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.
 - c) Om det, efter en översyn av framstegen med åtgärden, konstateras att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att det är osannolikt att åtgärdens mål kommer att nås.
2. Bidragsöverenskommelsen får ändras eller hävas på grundval av de skäl som anges i punkt 1.
3. Innan ett beslut om att minska eller häva ett bidrag fattas, ska en helhetsbedömning av ärendet göras och de berörda bidragsmottagarna ska ges möjlighet att lägga fram sina synpunkter inom en rimlig tidsfrist.

4. Tillgängliga åtagandebemyndiganden som följer av tillämpningen av punkt 1 eller 2 i denna artikel ska fördelas till andra arbetsprogram som föreslagits inom den motsvarande finansieringsram som anges i artikel 4.2.

Artikel 19

Kumulativ och alternativ finansiering

1. En åtgärd som har fått bidrag genom FSE får också erhålla bidrag från ett annat unionsprogram, inbegripet fonder inom ramen för delad förvaltning, förutsatt att bidragen inte täcker samma kostnader. Reglerna för det relevanta unionsprogrammet ska tillämpas på det motsvarande bidraget till åtgärden. Den kumulativa finansieringen får inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden. Stödet från de olika unionsprogrammen får beräknas proportionellt i enlighet med de dokument som anger villkoren för stödet.

2. Åtgärder ska tilldelas en spetskompetensstämpel om de uppfyller de kumulativa villkoren att

- a) de har bedömts i en ansökningsomgång inom ramen för FSE,
- b) de uppfyller minimikvalitetskraven i den ansökningsomgången,
- c) de inte kan finansieras inom ramen för den ansökningsomgången på grund av budgetbegränsningar.

Det ska vara möjligt för åtgärder som har tilldelats en spetskompetensstämpel i enlighet med första stycket att ta emot stöd från Eruf i enlighet med artikel 67.5 i förordning (EU) 2021/1060, eller från Sammanhållningsfonden, utan någon ytterligare bedömning, och förutsatt att åtgärden är förenliga med målen och reglerna för den berörda fonden.

KAPITEL IV

PROGRAMPLANERING, ÖVERVAKNING, UTVÄRDERING OCH KONTROLL

Artikel 20

Arbetsprogram

1. FSE ska genomföras med hjälp av sådana arbetsprogram som avses i artikel 110 i budgetförordningen.

2. För att skapa transparens och förutsägbarhet och förbättra projektens kvalitet ska kommissionen senast den 15 oktober 2021 anta de första fleråriga arbetsprogrammen. Dessa första fleråriga arbetsprogram ska omfatta en tidtabell för ansökningsomgångarna för FSE:s tre första år, uppgifter om deras teman och en preliminär budget samt en framåtblickande ram som täcker hela programperioden.

3. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

4. När kommissionen antar arbetsprogram inom energisektorn ska den ägna särskild uppmärksamhet åt projekt av gemensamt intresse och därmed sammanhängande åtgärder som syftar till att ytterligare integrera den inre marknaden för energi, avskaffa energiisolering och undanröja flaskhalsar i elsammanlänkningsnätet, med betoning på de projekt som bidrar till att uppnå sammanlänkningsmålet på minst 10 % senast 2020 och 15 % senast 2030 samt projekt som bidrar till att synkronisera elsystemen med unionens nät.

5. I enlighet med artikel 200.2 i budgetförordningen får den behöriga utanordnaren där så är lämpligt organisera urvalsförfarandet i två steg enligt följande:

- a) Sökandena ska lämna in ett förenklat underlag med relativt kortfattade uppgifter för ett förhandsurval av projekt utifrån en begränsad uppsättning kriterier.
- b) De sökande som uppförts på slutlistan i det första steget ska lämna in ett fullständigt underlag efter det att det första steget har avslutats.

Artikel 21

Tilldelning av ekonomiskt stöd från unionen

1. Efter varje ansökningsomgång på grundval av de arbetsprogram som avses i artikel 20 ska kommissionen anta en genomförandeakt som fastställer storleken på det ekonomiska stöd som ska tilldelas de utvalda projekten eller delar av dessa och anger villkoren och metoderna för deras genomförande. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.
2. Under genomförandet av bidragsöverenskommelserna ska kommissionen underrätta bidragsmottagarna och de berörda medlemsstaterna om ändringar av bidragsbeloppen och de slutliga belopp som betalas ut.
3. Bidragsmottagarna ska lämna in rapporter i enlighet med respektive bidragsöverenskommelse utan förhandsgodkännande från medlemsstaterna. Kommissionen ska ge medlemsstaterna tillgång till de rapporter som rör åtgärder på deras territorier.

Artikel 22

Övervakning och rapportering

1. I del I i bilagan fastställs indikatorer för rapportering om FSE:s framsteg när det gäller att uppnå de allmänna och specifika mål som fastställs i artikel 3.
2. För att säkerställa en ändamålsenlig bedömning av FSE:s framsteg när det gäller att uppnå FSE:s mål, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 i syfte att ändra del I i bilagan med avseende på indikatorerna när det anses nödvändigt och i syfte att komplettera denna förordning med bestämmelser om inrättande av en ram för övervakning och utvärdering.
3. Systemet för prestationsrapportering ska säkerställa att uppgifter för övervakning av FSE:s genomförande och resultat lämpar sig för en djupanalys av de framsteg som uppnåtts, bland annat i fråga om klimatspårning, och att de samlas in effektivt, på ett ändamålsenligt sätt och i god tid. För detta ändamål ska mottagare av unionsmedel, och när så är lämpligt medlemsstaterna, omfattas av proportionella rapporteringskrav.
4. Kommissionen ska förbättra den särskilda webbplatsen genom att i realtid offentliggöra en karta med de projekt som håller på att genomföras tillsammans med relevanta upplysningar, inbegripet konsekvensbedömningar, samt projektets värde, bidragsmottagare, genomförandeorgan och aktuella läge. Kommissionen ska också lägga fram lägesrapporter vartannat år. Lägesrapporterna ska innehålla upplysningar om FSE:s genomförande, i överensstämmelse med de allmänna och specifika mål som fastställs i artikel 3, och klargöra om de olika sektorerna är på rätt spår, om det totala budgetåtagandet är i linje med det totala belopp som tilldelats, om de pågående projekten har färdigställts i tillräcklig utsträckning och om det alltför är möjligt och lämpligt att genomföra dem.

Artikel 23

Utvärdering

1. Utvärderingar ska utföras i god tid så att deras resultat kan användas i beslutsprocessen.

2. En interimsvärdering av FSE ska göras när det föreligger tillräcklig information om genomförandet av FSE, dock senast fyra år efter det att FSE började genomföras.
3. Vid slutet av FSE:s genomförande, dock senast fyra år efter slutet av den period som anges i artikel 1, ska kommissionen göra en slututvärdering av FSE.
4. Kommissionen ska överlämna slutsatserna från utvärderingarna tillsammans med sina egna kommentarer till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Artikel 24

Kommittéförfarande

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

Artikel 25

Delegerade akter

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att
 - a) inrätta en övervaknings- och utvärderingsram baserat på de indikatorer som anges i del I i bilagan,
 - b) fastställa regler när det gäller urvalet av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, utöver dem i del IV i bilagan, och upprätta och uppdatera en förteckning över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
2. Med förbehåll för artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 i denna förordning
 - a) för att ändra del III i bilagan när det gäller definitionen av transportkorridorer i stomnätet, och i förväg identifierade avsnitt i det övergripande nätet,
 - b) för att ändra del V i bilagan när det gäller identifieringen av projekt av gemensamt intresse som avser digital konnektivitet.

Artikel 26

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 22.2 och 25 ges till kommissionen till och med den 31 december 2028.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 7.2, 22.2 och 25 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 7.2, 22.2 och 25 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 27

Information, kommunikation och publicitet

1. Mottagarna av unionsfinansiering ska framhålla att finansieringen kommer från unionen och säkerställa unionsfinansieringens synlighet, i synnerhet när de främjar åtgärderna och deras resultat, genom att tillhandahålla enhetlig, ändamålsenlig och proportionell riktad information till olika målgrupper, däribland medierna och allmänheten.
2. Kommissionen ska genomföra informations- och kommunikationsåtgärder avseende FSE, åtgärder som vidtagits inom ramen för FSE och uppnådda resultat. Finansiella medel som tilldelas FSE ska också bidra till den gemensamma kommunikationen om unionens politiska prioriteringar, i den mån dessa prioriteringar har anknytning till de mål som anges i artikel 3.
3. Öppenhet och offentliga samråd ska säkerställas i enlighet med tillämplig unionsrätt och nationell rätt.

Artikel 28

Skydd av unionens ekonomiska intressen

När ett tredjeland deltar i FSE genom ett beslut antaget enligt ett internationellt avtal eller något annat rättsligt instrument ska tredjelandet bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Olaf och Europeiska revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt. När det gäller Olaf ska dessa rättigheter innefatta rätten att göra utredningar, inklusive kontroller och inspektioner på platsen, i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 883/2013.

KAPITEL V

ÖVERGÅNGS- OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 29

Upphävande och övergångsbestämmelser

1. Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 ska upphöra att gälla.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 påverkar den här förordningen inte fortsatt genomförande eller ändring av åtgärder som inletts enligt förordning (EU) nr 1316/2013, som ska fortsätta att tillämpas på dessa åtgärder fram till dess att de avslutas.
3. Finansieringsramen för FSE får också omfatta de utgifter för tekniskt och administrativt stöd som är nödvändiga för att säkerställa övergången mellan FSE och de åtgärder som antagits i enlighet med förordning (EU) nr 1316/2013.
4. Vid behov får anslag föras in i unionens budget efter 2027 för att täcka de utgifter som föreskrivs i artikel 4.5, i syfte att möjliggöra förvaltning av åtgärder som inte slutförts den 31 december 2027, i enlighet med denna förordning.

*Artikel 30***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.

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

Utfärdad i Strasbourg den 7 juli 2021.

På Europaparlamentets vägnar
D.M. SASSOLI
Ordförande

På rådets vägnar
A. LOGAR
Ordförande

BILAGA

DEL I

INDIKATORER

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

Sektorer	Specifika mål	Nyckelindikatorer
Transport	Effektiva, sammanlänkade och multimodala nät och infrastruktur för smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet	Antal gränsöverskridande förbindelselänkar och förbindelselänkar som saknas som åtgärdas genom stöd från FSE (inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser, multimodala logistikplattformar, kusthamnar, inlandshamnar, förbindelser till flygplatser och järnvägs-/vägterminaler i TEN-T:s stomnät och övergripande nät)
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till digitalisering av transporter, särskilt genom utbyggnad av ERTMS, RIS, ITS, VTMS/e-tjänster för sjöfart och Sesar
		Antal leveranspunkter för alternativa bränslen som inrättas eller uppgraderas med stöd från FSE
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till säkra transporter
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till tillgänglighetsanpassning av transporter för personer med nedsatt rörlighet
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till minskat buller från godstransporter på järnväg
	Anpassning för dubbla användningsområden för transportinfrastruktur	Antal komponenter i form av transportinfrastruktur som anpassas till krav för dubbla användningsområden
Energi	Bidrag till sammanlänkning och integration av marknader	Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till projekt som sammanlänkar medlemsstaternas energinät och undanröjer interna hinder
	Försörjningstrygghet	Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till projekt för säkerställande av tåliga gasnät
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till smartare digitaliserade nät och ökad kapacitet för energilagring
	Hållbar utveckling genom ökade möjligheter till minskade koldioxidutsläpp	Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till projekt som ger möjlighet till ökat marknadsgenomslag för förnybar energi i energisystem
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi

Digitalisering	Bidrag till utbyggnaden av infrastruktur för digital konnektivitet i hela unionen	Nya anslutningar till nät med mycket hög kapacitet för socioekonomiska drivkrafter och anslutningar med mycket hög kvalitet för lokalsamhällen
		Antal åtgärder med FSE-stöd som möjliggör 5G-täckning längs med större transportleder
		Antal åtgärder med FSE-stöd som möjliggör nya anslutningar till nät med mycket hög kapacitet
		Antal åtgärder med FSE-stöd som bidrar till digitaliseringen av energi- och transportsektorerna

DEL II

VÄGLEDANDE PROCENTSATSER FÖR TRANSPORTSEKTORN

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

- 60 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 a: "Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade, driftskompatibla och multimodala nät", varav 1 559 800 000 EUR ⁽¹⁾ ska fördelas, som en prioritering och på ett konkurrensbaserat sätt, till fullbordandet av viktiga gränsöverskridande järnvägsförbindelselänkar som saknas mellan medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden.
- 40 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 b: "Åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, multimodal, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet".

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

- 85 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 a: "Åtgärder som rör effektiva, sammanlänkade, driftskompatibla och multimodala nät".
- 15 % till de åtgärder som förtecknas i artikel 9.2 b: "Åtgärder som rör smart, driftskompatibel, hållbar, multimodal, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet".

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

DEL III

TRANSPORTKORRIDORER I STOMNÄTET OCH GRÄNSÖVERSKRIDANDE FÖRBINDELSELÄNKAR I DET ÖVERGRIPANDE NÄTET

1. Stomnätskorridorer och vägledande förteckning över i förväg identifierade gränsöverskridande förbindelselänkar och förbindelselänkar som saknas

Stomnätskorridoren "Atlantic"	
Sträckning	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–Douro-floden Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Baile Átha Cliath eller Dublin/Corcaigh eller Cork–Le Havre–Rouen–Paris

⁽¹⁾ 1 384 000 000 EUR i 2018 års priser.

	Aveiro–Valladolid–Vitoria–Gasteiz–Bergara–Bilbao/Bordeaux–Toulouse/Tours–Paris–Metz–Mannheim/Strasbourg Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Baile Átha Cliath eller Dublin/Corcaigh eller Cork–Saint Nazaire–Nantes–Tours–Dijon	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Évora–Mérida	Järnväg
	Vitoria–Gasteiz–San Sebastián–Bayonne–Bordeaux	
	Aveiro–Salamanca	
	Douro-floden (via Navegável do Douro)	Inre vattenvägar
Förbindelselänkar som saknas	Driftskompatibla linjer som inte har UIC-spårvidd på Iberiska halvön	Järnväg
Stomnätskorridoren "Baltic–Adriatic"		
Sträckning	Gdynia–Gdańsk–Katowice/Śląsków Gdańsk–Warszawa–Katowice/Kraków Katowice–Ostrava–Brno–Wien Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrava Katowice–Bielsko-Biała–Žilina–Bratislava–Wien Wien–Graz–Villach–Udine–Trieste Udine–Venezia–Padova–Bologna–Ravenna–Ancona Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Katowice/Opole–Ostrava–Brno Katowice–Žilina Bratislava–Wien Graz–Maribor Venezia–Trieste–Divača–Ljubljana	Järnväg
	Katowice–Žilina Brno–Wien	Väg
Förbindelselänkar som saknas	Gloggnitz–Mürzzuschlag: bastunnel, Semmering Graz–Klagenfurt: Järnvägslinje och tunnel, Koralm Koper–Divača	Järnväg
Stomnätskorridoren "Mediterranean"		
Sträckning	Algeciras–Bobadilla–Madrid–Zaragoza–Tarragona Madrid–Valencia–Sagunto–Teruel–Zaragoza Sevilla–Bobadilla–Murcia Cartagena–Murcia–Valencia–Tarragona/Palma de Mallorca–Barcelona Tarragona–Barcelona–Perpignan–Narbonne–Toulouse/Marseille–Genova/Lyon–La Spezia/ Torino–Novara–Milano–Bologna/Verona–Padova–Venezia–Ravenna/Trieste/Koper– Ljubljana–Budapest Ljubljana/Rijeka–Zagreb–Budapest–gränsen till UA	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Barcelona–Perpignan	Järnväg
	Lyon–Torino: bastunnel och tillfartsleder	
	Nice–Ventimiglia	
	Venezia–Trieste–Divača–Ljubljana	
	Ljubljana–Zagreb	
	Zagreb–Budapest	

	Budapest–Miskolc–gränsen till UA	
	Lendava–Letenye	Väg
	Vásárosnamény–gränsen till UA	
Förbindelselänkar som saknas	Almería–Murcia	Järnväg
	Driftskompatibla linjer som inte har UIC-spårvidd på Iberiska halvön	
	Perpignan–Montpellier	
	Koper–Divača	
	Rijeka–Zagreb	
	Milano–Cremona–Mantova–Porto Levante/Venezia–Ravenna/Trieste	Inre vattenvägar
Stomnätskorridoren "North Sea–Baltic"		
Sträckning	Luleå–Helsinki–Tallinn–Rīga Ventspils–Rīga Rīga–Kaunas Klaipėda–Kaunas–Vilnius Kaunas–Warszawa Gränsen till BY–Warszawa–Łódź/Poznań–Frankfurt(Oder)–Berlin–Hamburg–Kiel Łódź–Katowice/Wrocław Gränsen till UA–Rzeszów–Katowice–Wrocław–Falkenberg–Magdeburg Szczecin/Świnoujście–Berlin–Magdeburg–Braunschweig–Hannover Hannover–Bremen–Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover–Osnabrück–Hengelo–Almelo–Deventer–Utrecht Utrecht–Amsterdam Utrecht–Rotterdam–Antwerpen Hannover/Osnabrück–Köln–Antwerpen	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Tallinn–Rīga–Kaunas–Warszawa: Rail Baltic – ny helt driftskompatibel linje med UIC-spårvidd	Järnväg
	Świnoujście/Szczecin–Berlin	Järnväg och inre vattenvägar
	Korridoren Via Baltica EE–LV–LT–PL	Väg
Förbindelselänkar som saknas	Kaunas–Vilnius: Del av Rail Baltic – ny helt driftskompatibel linje med UIC-spårvidd	Järnväg
	Warszawa/Idzikowice–Poznań/Wrocław, inbegripet anslutningar till den planerade centrala knutpunkten för transporter	
	Nord-Ostsee-Kanal	Inre vattenvägar
	Berlin–Magdeburg–Hannover; Mittellandkanal; kanaler i västra Tyskland	
	Rhen, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Stomnätskorridoren "North Sea–Mediterranean"		
Sträckning	Gränsen till UK–Baile Átha Cliath eller Dublin–Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Corcaigh eller Cork Sionainn Faing eller Shannon Foynes/Baile Átha Cliath eller Dublin/Corcaigh eller Cork–Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam Gränsen till UK–Lille–Brussel eller Bruxelles Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen–Brussel eller Bruxelles–Luxembourg	

	Luxembourg–Metz–Dijon–Mâcon–Lyon–Marseille Luxembourg–Metz–Strasbourg–Basel Antwerpen/Zeebrugge–Gent–Calais/Dunkerque/Lille–Paris–Rouen–Le Havre	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Brussel eller Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg	Järnväg
	Terneuzen–Gent	Inre vattenvägar
	Nätet Seine–Schelde och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Seine, Schelde och Meuse	
	Korridoren Rhen–Schelde	
Förbindelselänkar som saknas	Albertkanaal/Canal Albert och Kanaal Bocholt–Herentals	Inre vattenvägar
Stomnätskorridoren "Orient/East-Med"		
Sträckning	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–gränsen till RS/gränsen till MK Sofia–Plovdiv–Burgas/gränsen till TR Gränsen till Turkiet–Alexandroupoli–Kavala–Thessaloniki–Ioannina–Kakavia/Igoumenitsa Gränsen till MK–Thessaloniki Sofia–Thessaloniki–Athina–Pireus/Ikonio–Irakleio–Lemesos (Vasiliko)–Lefkosia/Larnaka Athina–Patra/Igoumenitsa	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Dresden–Praha/Kolín	Järnväg
	Wien/Bratislava–Budapest	
	Békéscsaba–Arad–Timișoara	
	Craiova–Calafat–Vidin–Sofia–Thessaloniki	
	Sofia–gränsen till RS/gränsen till MK	
	Gränsen till TR–Alexandroupoli	
	Gränsen till MK–Thessaloniki	
	Ioannina–Kakavia (gränsen till AL)	Väg
	Drobeta-Turnu Severin/Craiova–Vidin–Montana	
	Sofia–gränsen till RS	
	Hamburg–Dresden–Praha–Pardubice	Inre vattenvägar
Förbindelselänkar som saknas	Igoumenitsa–Ioannina Praha–Brno Thessaloniki–Kavala–Alexandroupoli Timișoara–Craiova	Järnväg
Stomnätskorridoren "Rhen–Alpine"		
Sträckning	Genova–Milano–Lugano–Basel Genova–Novara–Brig–Bern–Basel–Karlsruhe–Mannheim–Mainz–Koblenz–Köln Köln–Düsseldorf–Duisburg–Nijmegen/Arnhem–Utrecht–Amsterdam	

	Nijmegen–Rotterdam–Vlissingen Köln–Liège–Brussel eller Bruxelles–Gent Liège–Antwerpen–Gent–Zeebrugge	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Zevenaar–Emmerich–Oberhausen	Järnväg
	Karlsruhe–Basel	
	Milano/Novara–gränsen till CH	
	Basel–Antwerpen/Rotterdam–Amsterdam	Inre vattenvägar
Förbindelselänkar som saknas	Genova–Tortona/Novi Ligure	Järnväg
	Zeebrugge–Gent	
Stomnätskorridoren ”Rhen–Donau”		
Sträckning	Strasbourg–Stuttgart–München–Wels/Linz Strasbourg–Mannheim–Frankfurt am Main–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels/Linz München/Nürnberg–Praha–Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–gränsen till UA Wels/Linz–Wien–Bratislava–Budapest–Vukovar Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Moravita/Braşov/Craiova–Bucureşti–Giurgiu/Constanta–Sulina	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	München–Praha	Järnväg
	Nürnberg–Plzeň	
	München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	
	Strasbourg–Kehl Appenweier	
	Hranice–Žilina	
	Košice–gränsen till UA	
	Wien–Bratislava/Budapest	
	Bratislava–Budapest	
	Békéscsaba–Arad–Timișoara–gränsen till RS	
	Bucureşti–Giurgiu–Rousse	
	Donau (Kehlheim–Constanța/Midia/Sulina) och därmed förknippade vattenvägar i avrinningsområdena för Váh, Sava och Tisza	Inre vattenvägar
	Zlín–Žilina	Väg
	Timișoara–gränsen till RS	
Förbindelselänkar som saknas	Stuttgart–Ulm	Järnväg
	Salzburg–Linz	
	Craiova –Bucureşti	
	Arad–Sighișoara–Braşov –Predeal	
Stomnätskorridoren ”Scandinavian–Mediterranean”		
Sträckning	Gränsen till RU–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	
Gränsöverskridande förbindelselänkar	Gränsen till RU–Helsinki	Järnväg
	København–Hamburg: Tillfartsleder till fast förbindelse under Fehmarn bält	
	München–Wörgl–Innsbruck–Fortezza–Bolzano–Trento–Verona: Bastunneln under Brenner och dess tillfartsleder	
	Göteborg–Oslo	
	København–Hamburg: Fast förbindelse under Fehmarn bält	Järnväg/väg

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

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

Baile Átha Cliath eller Dublin/Letterkenny–Gränsen till UK	Väg
Pau–Huesca	Järnväg
Lyon–gränsen till CH	Järnväg
Athus–Mont-Saint-Martin	Järnväg
Breda–Venlo–Viersen–Duisburg	Järnväg
Antwerpen–Duisburg	Järnväg
Mons–Valenciennes	Järnväg
Gent–Terneuzen	Järnväg
Heerlen–Aachen	Järnväg
Groningen–Bremen	Järnväg
Stuttgart–gränsen till CH	Järnväg
Gallarate/Sesto Calende–gränsen till CH	Järnväg
Berlin–Rzepin/Horka–Wrocław	Järnväg
Praha–Linz	Järnväg
Villach–Ljubljana	Järnväg
Pivka–Rijeka	Järnväg
Plzeň–České Budějovice–Wien	Järnväg
Wien–Győr	Järnväg
Graz–Celldömölk–Győr	Järnväg
Neumarkt–Kallham–Mühlendorf	Järnväg
Amber-korridoren PL–SK–HU	Järnväg
Korridoren Via Carpathia (gränsen till BY/UA–PL–SK–HU–RO)	Väg
Focșani–gränsen till MD	Väg

Budapest–Osijek–Svilaj (gränsen till BA)	Väg
Faro–Huelva	Järnväg
Porto–Vigo	Järnväg
Giurgiu–Varna	Järnväg
Svilengrad–Pithio	Järnväg

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

DEL IV

URVAL AV GRÄNSÖVERSKRIDANDE PROJEKT INOM OMRÅDET FÖRNYBAR ENERGI

1. Mål för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

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

2. Allmänna kriterier

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

- Projektet ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan två eller flera medlemsstater eller mellan en eller flera medlemsstater och ett eller flera tredjeländer i enlighet med artiklarna 8, 9, 11 och 13 i direktiv (EU) 2018/2001.
- Projektet ska ge kostnadsbesparingar inom utbyggnaden av förnybar energi eller fördelar avseende systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation eller både och, i jämförelse med ett liknande projekt eller ett projekt för förnybar energi som genomförs på egen hand av någon av de deltagande medlemsstaterna.
- De potentiella övergripande fördelarna med samarbete ska vara större än kostnaderna, inbegripet på längre sikt, enligt en bedömning på grundval av den kostnads-nyttoanalys som avses i punkt 3 i denna del och med tillämpning av de metoder som avses i artikel 7.2 i denna förordning.

3. Kostnads-nyttoanalys

- Kostnader för energiproduktion.
- Kostnader för systemintegration.
- Stödkostnader.
- Växthusgasutsläpp.
- Försörjningstrygghet.
- Luftföroreningar och andra lokala föroreningar, såsom effekter på den lokala naturen och miljön.
- Innovation.

4. Förfarande

- Projektansvariga, inbegripet medlemsstater, för ett projekt som potentiellt kan väljas ut som ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi inom ramen för ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan två eller flera medlemsstater eller mellan en eller flera medlemsstater och ett eller flera tredjeländer i enlighet med artiklarna 8, 9, 11 och 13 i direktiv (EU) 2018/2001, och som söker uppnå status som gränsöverskridande

projekt inom området förnybar energi, ska till kommissionen lämna in en ansökan om att få projektet utvalt som ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. Ansökan ska innehålla relevant information som gör det möjligt för kommissionen att utvärdera projektet i förhållande till de kriterier som fastställs i punkterna 2 och 3 i denna del, i enlighet med de metoder som avses i artikel 7.2 i denna förordning.

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

- b) Kommissionen ska inrätta och leda en grupp för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bestående av en företrädare för varje medlemsstat och en för kommissionen. Gruppen ska anta sin egen arbetsordning.
- c) Minst en gång om året ska kommissionen anordna processen för att välja ut gränsöverskridande projekt. Efter utvärderingen av projekten ska kommissionen till den grupp som avses i led b i denna punkt lämna in en förteckning över stödberättigade projekt inom området förnybar energi som uppfyller kriterierna i artikel 7 och i led d i denna punkt.
- d) Den grupp som avses i led b ska ges relevant information, såvida den inte är kommersiellt känslig, om de stödberättigande projekten i den förteckning som kommissionen lämnat in när det gäller följande kriterier:
 - i) En bekräftelse på att alla projekt uppfyller kriterierna för stödberättigande och urval.
 - ii) Information om den samarbetsmekanism som ett projekt hänför sig till och information om i vilken utsträckning ett projekt stöds av en eller flera medlemsstater.
 - iii) En beskrivning av projektets mål, inklusive uppskattad kapacitet (i kW) och, om informationen finns tillgänglig, produktion av förnybar energi (i kWh per år) samt totala projektkostnader och angivna stödberättigande kostnader, i euro.
 - iv) Information om det förväntade unionsmervärdet i enlighet med punkt 2 b i denna del och om de förväntade kostnaderna och fördelarna samt det förväntade unionsmervärdet i enlighet med punkt 2 c i denna del.
- e) När så är lämpligt får gruppen bjuda in ansvariga för stödberättigande projekt, företrädare för tredjeländer som deltar i stödberättigande projekt och andra berörda parter till sina möten.
- f) På grundval av utvärderingsresultaten ska gruppen enas om ett utkast till förteckning över gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, vilket ska antas i enlighet med led g.
- g) Kommissionen ska anta den slutliga förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi genom en delegerad akt på grundval av det utkast till förteckning som avses i led f och med beaktande av led i. Kommissionen ska också offentliggöra förteckningen över utvalda gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi på sin webbplats. Den förteckningen ska ses över vid behov och minst vartannat år.
- h) Gruppen ska övervaka genomförandet av projekten i den slutliga förteckningen och lägga fram rekommendationer om hur eventuella förseningar i genomförandet ska åtgärdas. De ansvariga för de utvalda projekten ska för detta ändamål tillhandahålla information om projektens genomförande.
- i) Kommissionen ska vid urvalet av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi sträva efter att säkerställa en lämplig geografisk balans vid urvalet av sådana projekt. Regionala grupperingar får användas för urvalet av projekt.
- j) Ett projekt ska inte väljas ut som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, eller ska om det valts ut få denna status indragen, om den information som var en avgörande faktor i utvärderingen var felaktig eller om projektet inte överensstämmer med unionsrätten.

DEL V

PROJEKT AV GEMENSAMT INTRESSE AVSEENDE INFRASTRUKTUR FÖR DIGITAL KONNEKTIVITET

1. Gigabitkonnektivitet, däribland 5G-system och annan konnektivitet enligt den senaste tekniken, för socioekonomiska drivkrafter.

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

Prioritet ska ges till åtgärder som bidrar till gigabitkonnektivitet, däribland 5G-system och annan konnektivitet enligt den senaste tekniken, för följande:

- a) Sjukhus och vårdenheter, i linje med arbetet med att digitalisera hälso- och sjukvårdssystemet, i syfte att öka unionsmedborgarnas välbefinnande och förändra det sätt på vilket hälso- och sjukvårdstjänster tillhandahålls patienter.
- b) Utbildnings- och forskningscentrum, inom ramen för arbetet med att underlätta användningen av bland annat datorsystem med hög hastighet, molnapplikationer och stordata, överbrygga digitala klyftor och främja innovation i skolsystemen, och att förbättra läranderesultaten, stärka rättvisan och öka effektiviteten.
- c) Oavbruten täckning med trådlöst 5G-bredband i alla stadsområden senast 2025.

2. Trådlös konnektivitet i lokalsamhällen

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

- a) De genomförs av en offentlig myndighet som avses i andra stycket, som kan planera och övervaka installationen av lokala trådlösa åtkomstpunkter på offentliga platser inomhus eller utomhus, samt under minst tre år säkerställa finansieringen av driftskostnaderna.
- b) De bygger på digitala nät med mycket hög kapacitet som ger användare möjlighet till en internetupplevelse av mycket hög kvalitet som
 - i) är kostnadsfri och utan diskriminerande villkor, lättillgänglig, säker och bygger på senaste och bästa tillgängliga utrustning som anpassats till den senaste tekniska utvecklingen och kan erbjuda användarna uppkoppling med hög hastighet, och
 - ii) stöder utbredd och icke-diskriminerande tillgång till innovativa digitala tjänster.
- c) De använder en gemensam visuell identitet som ska tillhandahållas av kommissionen och länkar till relevanta flerspråkiga verktyg online.
- d) De underlättar utbyggnad av 5G-anpassade trådlösa accesspunkter med kort räckvidd, enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/1972, för att uppnå synergier, öka kapaciteten och förbättra användarupplevelsen.
- e) De innefattar ett åtagande att upphandla nödvändig utrustning och/eller tillhörande installationstjänster i enlighet med gällande lagstiftning för att säkerställa att projekt inte snedvrider konkurrensen på ett otillbörligt sätt.

Ekonomiskt stöd från unionen ska vara tillgängligt för offentliga myndigheter enligt definitionen i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2102 ^(*), som åtar sig att i enlighet med nationell rätt tillhandahålla kostnadsfri lokal trådlös konnektivitet utan diskriminerande villkor genom installation av lokala trådlösa åtkomstpunkter.

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

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

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

Samordning och enhetlighet kommer, om så är relevant, att säkerställas med åtgärder med FSE-stöd som främjar socioekonomiska drivkrafters åtkomst till nät med mycket hög kapacitet som kan tillhandahålla gigabitkonnektivitet, däribland 5G-system och annan konnektivitet enligt den senaste tekniken.

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

I enlighet med de mål för gigabitsamhället som kommissionen fastställt för att säkerställa att större landtransportleder har oavbruten 5G-täckning senast 2025 omfattar åtgärderna för att införa oavbruten täckning med 5G-system enligt artikel 9.4 c som ett första steg åtgärder som rör gränsöverskridande avsnitt för experiment avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet (*connected automated mobility*, CAM), och som ett andra steg åtgärder som rör längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala längs korridorerna, enligt vad som anges i tabellen nedan (vägledande förteckning). TEN-T-korridorerna används som bas för detta ändamål, men utbyggnaden av 5G är inte nödvändigtvis begränsad till dessa korridorer ⁽³⁾.

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

Stomnätsskorridoren "Atlantic"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Porto–Vigo
	Mérida–Évora
	Paris–Amsterdam–Frankfurt am Main
	Aveiro–Salamanca
	San Sebastián–Biarritz
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Metz–Paris–Bordeaux–Bilbao–Vigo–Porto–Lisboa
	Bilbao–Madrid–Lisboa
	Madrid–Mérida–Sevilla–Tarifa
Utbyggnad av stomnät, inklusive med undervattenskablar	Açores/Madeira–Lisboa
Stomnätsskorridoren "Baltic–Adriatic"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Gdańsk–Warszawa–Brno–Wien–Graz–Ljubljana–Koper/Trieste
Stomnätsskorridoren "Mediterranean"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Budapest–Zagreb–Ljubljana–Rijeka–Split–Dubrovnik
	Ljubljana–Zagreb–Slavonski Brod–Bajakovo (gränsen till RS)
	Slavonski Brod–Đakovo–Osijek

⁽³⁾ Avsnitten i kursiv stil är belägna utanför stomnätsskorridorerna i TEN-T men ingår i 5G-korridorerna.

	Montpellier–Narbonne–Perpignan–Barcelona–Valencia–Málaga–Tarifa med förlängning till Narbonne–Toulouse
Utbyggnad av stomnät, inklusive med undervattenskablar	Nät med undervattenskablar: Lisboa–Marseille–Milano
Stomnätskorridoren "North Sea–Baltic"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Warszawa–Kaunas–Vilnius
	Kaunas–Klaipėda
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Tallinn–Rīga–Kaunas–gränsen LT/PL–Warszawa
	Gränsen BY/LT–Vilnius–Kaunas–Klaipėda
	Via Carpathia: Klaipėda–Kaunas–Elk–Białystok–Lublin–Rzeszów–Barwinek–Košice
Stomnätskorridoren "North Sea–Mediterranean"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Metz–Merzig–Luxembourg
	Rotterdam–Antwerpen–Eindhoven
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Amsterdam–Rotterdam–Breda–Lille–Paris
	Brussel eller Bruxelles–Metz–Basel
	Mulhouse–Lyon–Marseille
Stomnätskorridoren "Orient/East-Med"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Sofia–Thessaloniki–Beograd
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Berlin–Praha–Brno–Bratislava–Timișoara–Sofia–gränsen till TR
	Bratislava–Košice
	Sofia–Thessaloniki–Athina
Stomnätskorridoren "Rhen–Alpine"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Bologna–Innsbruck–München (Brenner-korridoren)
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Rotterdam–Oberhausen–Frankfurt am Main
	Basel–Milano–Genova
Stomnätskorridoren "Rhen–Donau"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Frankfurt am Main–Passau–Wien–Bratislava–Budapest–Osijek–Vukovar–București–Constanta
	București–Iasi
	Karlsruhe–München–Salzburg–Wels
	Frankfurt am Main–Strasbourg

Stomnätskorridoren "Scandinavian-Mediterranean"	
Gränsöverskridande avsnitt för CAM-experiment	Oulu–Tromsø Oslo–Stockholm–Helsinki
Längre avsnitt för utbyggnad av CAM i större skala	Turku–Helsinki–gränsen till RU
	Oslo–Malmö–København–Hamburg–Würzburg– Nürnberg–München–Rosenheim–Verona–Bologna– Napoli–Catania–Palermo
	Stockholm–Malmö
	Napoli–Bari–Taranto
	Aarhus–Esbjerg–Padborg