

Bruxelles, den 6.6.2018
COM(2018) 438 final

ANNEX

BILAG

til

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

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

BILAG

DEL I – INDIKATORER

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

Sektorer	Specifikke målsætninger	Indikatorer
Transport	Effektive og sammenkoblede net og infrastruktur for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet	Antallet af grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser, der tackles med støtte fra CEF (herunder aktioner vedrørende byknudepunkter, søhavne, indlandshavne og banegodsterminaler i TEN-T-hovednettet)
		Antallet af aktioner, der med støtte fra CEF bidrager til digitaliseringen af transport
		Antallet af forsyningspunkter med alternative brændstoffer, der er bygget eller opgraderet med støtte fra CEF
		Antallet af aktioner, der med støtte fra CEF bidrager til transportsikkerheden
	Tilpasning til militære mobilitetsbehov	Antallet af infrastrukturkomponenter, der er blevet tilpasset for at opfylde militære mobilitetsbehov
Energi	Bidrag til markedernes sammenkobling og integration	Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til projekter, som kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne hindringer
	Energiforsyningssikkerhed	Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til projekter, som sikrer et modstandsdygtigt gasnet
		Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til at gøre nettene mere intelligente og digitale og til at øge energilagringskapaciteten
	Bæredygtig udvikling gennem fremme af dekarbonisering	Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til projekter, som muliggør øget udbredelse af vedvarende energi i energisystemerne
		Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi
Den digitale	Bidrag til udbredelsen af infrastruktur til digital	Nye forbindelser til net med meget høj kapacitet hos de socioøkonomiske drivkræfter

sektor	konnektivitet i hele EU	og trådløse forbindelser af meget høj kvalitet hos lokalsamfundene
		Antallet af CEF-aktioner, der muliggør 5G-konnektivitet langs transportruter
		Antallet af CEF-aktioner, der muliggør nye forbindelser til net med meget kapacitet for husholdninger
		Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til digitaliseringen af energi- og transportsektorerne

DEL II: VEJLEDENDE PROCENTSATSER FOR TRANSPORTSEKTOREN

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

- 60 % til de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a): "Aktioner vedrørende effektive og sammenkoblede net"
- 40 % til de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra b): "Aktioner vedrørende intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet".

For så vidt angår de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a), bør 75 % af budgetmidlerne tildeles aktioner vedrørende hovednetkorridorerne, 10 % bør tildeles aktioner vedrørende hovednettet uden for hovednetkorridorerne, og 15 % bør tildeles aktioner vedrørende det samlede net.

DEL III: TRANSPORTHOVEDNETKORRIDORER OG FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER; FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER PÅ DET SAMLEDE NET

1. Hovednetkorridorer og forhåndsudpegede strækninger

Hovednetkorridoren "Atlantehavet"			
Ruteføring	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León– Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lissabon – Aveiro – Leixões/Porto – Douro-floden Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg Saint Nazaire – Nantes – Tours		
Forhåndsudp	Grænseoverskr	Evora – Merida	Jernbane

egede strækninger	idende	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
		Douro-floden (Via Navegável do Douro)	Indre vandveje

Hovednetkorridoren "Østersøen – Adriaterhavet"			
Ruteføring	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślasków Gdańsk – Warszawa – Katowice Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste		
Forhåndsudp egede strækninger	Grænseoverskr idende	Katowice – Ostrava Katowice – Žilina Opole – Ostrava Bratislava – Wien Graz – Maribor Trieste – Divaca	Jernbane
		Katowice – Žilina Brno – Wien	Vej
	Manglende forbindelse	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-basistunnelen Graz – Klagenfurt: Koralm- jernbanestrækningen og -tunnelen Koper – Divača	Jernbane

Hovednetkorridoren "Middelhavet"	
Ruteføring	Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia

	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – den ukrainske grænse		
Forhåndsudpegede strækninger	Grænseoverskridende	Lyon – Torino: basistunnel og adgangsveje	Jernbane
		Nice – Ventimiglia	
		Trieste – Divača	
		Ljubljana – Zagreb	
		Zagreb – Budapest	
		Budapest – Miskolc – den ukrainske grænse	
		Lendava – Letenye	Vej
		Vásárosnamény – den ukrainske grænse	
	Manglende forbindelse	Perpignan – Montpellier	Jernbane
		Koper – Divača	
		Rijeka – Zagreb	
		Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venedig – Ravenna/Trieste	Indre vandveje

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Østersøen"	
Ruteføring	Helsingfors – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa Den hviderussiske grænse – Warszawa – Łódź – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław 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 – Köln – Antwerpen		
Forhåndsudpegede strækninger	Grænseoverskridende	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltics nye fuldt interoperable banestrækning med UIC-sporvidde	Jernbane
		Świnoujście/Szczecin – Berlin	Jernbane/indre vandveje
		Via Baltica-korridoren EE-LV-LT-PL	Vej
	Manglende forbindelse	Kaunas – Vilnius	Jernbane
		Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, inkl. forbindelser til det planlagte centrale transportknudepunkt	
		Kielerkanalen	Indre vandveje
		Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, vesttyske kanaler,	
		Rhinen, Waal,	
		Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Middelhavet"	
Ruteføring	Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham Birmingham – Felixstowe/London/Southampton London – Lille – Brussel/Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

	Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris		
Forhåndsudpegede strækninger	Grænseoverskridende	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Jernbane
		Terneuzen – Gent	Indre vandveje
		Seinen – Schelde-nettet og de tilhørende flodbækkener til Seinen, Scheldefloden og Maasfloden	
		Rhin-Schelde-korridoren	
	Manglende forbindelse	Albertkanaal/Canal Bocholt-Herentals	Indre vandveje
		Dunkerque – Lille	

Hovednetkorridoren "Orienten/det østlige Middelhav"			
Ruteføring	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Prag – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Plovdiv – Burgas Plovdiv – den tyrkiske grænse – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloníki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa den tidligere jugoslaviske republik Makedoniens grænse – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piræus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia Athen – Patras/Igoumenitsa		
Forhåndsudpegede strækninger	Grænseoverskridende	Dresden – Prag	Jernbane
		Wien/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	

		den tyrkiske grænse – Alexandroupoli	
		den tidligere jugoslaviske republik Makedoniens grænse – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (den albanske grænse)	Vej
		Hamburg – Dresden – Prag – Pardubice	Indre vandveje
	Manglende forbindelse	Thessaloniki – Kavala	Jernbane

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

Hovednetkorridoren "Rhinen – Donau"	
Ruteføring	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Prag – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – den ukrainske grænse

	Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina		
Forhåndsudpegede strækninger	Grænseoverskridende	München – Prag	Jernbane
		Nürnberg – Plzen	
		München – Mühldorf – Freilassing - Salzburg	
		Strasbourg – Kehl Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Wien – Bratislava/Budapest	
		Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Donau (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina) og de tilhørende flodbækkener til Sava- og Tiszafloden	Indre vandveje
		Zlín – Žilina	Vej
	Manglende forbindelse	Stuttgart – Ulm	Jernbane
		Salzburg – Linz	
		Arad – Craiova	
		Bukarest – Constanţa	

Hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet"	
Ruteføring	Den russiske grænse – Hamina/Kotka – Helsingfors – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmø Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm Oslo – Göteborg – Malmø – Trelleborg Malmø – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg Rostock – Berlin – Leipzig – München

	Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Rom – Napoli – Bari – Taranto – Valletta Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta		
Forhåndsudpegede strækninger	Grænseoverskridende	Den russiske grænse - Helsingfors	Jernbane
		København – Hamburg: adgangsveje til den faste forbindelse over Femern Bælt	
		München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-basistunnelen og adgangsveje	
		København – Hamburg: Den faste forbindelse over Femern Bælt	Jernbane/vej

2. Forhåndsudpegede strækninger på det samlede net

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

Dublin – Strabane – Letterkenny	Vej
Pau – Huesca	Jernbane
Lyon – den schweiziske grænse	Jernbane
Athus – Mont-Saint-Martin	Jernbane
Antwerpen – Duisburg	Jernbane
Mons - Valenciennes	Jernbane
Gent – Terneuzen	Jernbane
Heerlen – Aachen	Jernbane
Groningen – Bremen	Jernbane
Stuttgart – den schweiziske grænse	Jernbane
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Jernbane
Prag – Linz	Jernbane
Villach – Ljubljana	Jernbane
Pivka – Rijeka	Jernbane

Plzeň – České Budějovice – Wien	Jernbane
Wien - Győr	Jernbane
Graz - Győr	Jernbane
Neumarkt-Kalham - Mühlendorf	Jernbane
Amber-korridoren PL-SK-HU	Jernbane
Via Carpathia-korridoren, den hviderussiske/ukrainske grænse-PL-SK-HU-RO	Vej
Budapest – Osijek – Svilaj (den bosnisk-hercegovinske grænse)	Vej
Faro – Huelva	Jernbane
Porto – Vigo	Jernbane
Giurgiu – Varna/Bourgas	Jernbane
Svilengrad – Pithio	Jernbane

DEL IV: UDPEGELSE AF GRÆNSEOVERSKRIDENDE PROJEKTER INDEN FOR VEDVARENDE ENERGI

1. Målsætning i grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal fremme det grænseoverskridende samarbejde mellem medlemsstaterne inden for planlægning, udvikling og omkostningseffektiv udnyttelse af vedvarende energikilder.

2. Generelle kriterier

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

- (a) det skal indgå i en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem medlemsstater og/eller aftale mellem medlemsstater og tredjelande, som fastsat i artikel 6, 7, 9 eller 11 i direktiv 2009/28/EF
- (b) det skal yde omkostningsbesparelser inden for udbredelsen af vedvarende energi og/eller fordele inden for systemintegration, forsyningssikkerhed eller innovation i forhold til et lignende projekt gennemført af en af de deltagende medlemsstater alene
- (c) de mulige overordnede fordele ved samarbejdet skal overstige omkostningerne, også på langt sigt, vurderet på grundlag af en cost-benefit-analyse som omhandlet i punkt 3 og med anvendelse af den metode, der er omhandlet i artikel [7]

3. Cost-benefit-analyse

Der skal i cost-benefit-analysen, som nævnt i punkt 2, litra c), ovenfor, for hver deltagende medlemsstat eller tredjeland tages hensyn til virkningerne inden for blandt andet følgende aspekter:

- (a) omkostningerne ved elektricitetsproduktion
- (b) systemintegrationsomkostningerne
- (c) støtteomkostningerne
- (d) drivhusgasemissioner
- (e) forsyningssikkerheden
- (f) luftforurening og anden lokal forurening
- (g) innovation.

4. Proces

Iværksættere af projekter, herunder medlemsstater, der muligvis er berettigede til at blive udpeget til et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi i henhold til en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem medlemsstater eller aftale mellem medlemsstater og tredjelande, som fastsat i artikel 6, 7, 9 eller 11 i direktiv 2009/28/EF, som ønsker at opnå status for projektet som grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi, skal indgive en ansøgning om udpegning til grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi til Kommissionen. Ansøgningen skal indeholde de relevante oplysninger, for at Kommissionen kan evaluere projektet i henhold til kriterierne i punkt 2 og 3 i overensstemmelse med den metode, der er omhandlet i artikel 7.

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

Kommissionen gennemfører relevante høringer om listen over projekter, der er blevet indgivet med henblik på udpegning til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

Kommissionen evaluerer ansøgningerne i henhold til de kriterier, der er fastsat i punkt 2 og 3.

Ved udvælgelsen af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi sigter Kommissionen efter et overkommeligt samlet antal. Kommissionen bestræber sig på at sikre en passende geografisk balance i udpegningen af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Der kan anvendes regionale grupperinger ved udpegning af projekter.

Et projekt udpeges ikke som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi, og denne status trækkes tilbage for allerede udpegede projekter, hvis evalueringen af projektet byggede på ukorrekte oplysninger, som udgjorde en afgørende faktor i evalueringen, eller hvis projektet ikke er i overensstemmelse med EU-retten.

Kommissionen offentliggøre på sit websted listen over udpegede grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

DEL V – PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE VEDRØRENDE INFRASTRUKTUR TIL DIGITAL KONNEKTIVITET

1. Gigabitkonnektivitet til socioøkonomiske drivkræfter

Aktionerne skal prioriteres under hensyntagen til de socioøkonomiske drivkræfters funktion, relevansen af de digitale tjenester og applikationer, som leveringen af den underliggende konnektivitet giver mulighed for, og de mulige socioøkonomiske fordele for borgerne, virksomhederne og lokalsamfundene, herunder den mulige positive afsmittende virkning hvad angår konnektivitet. Det disponible budget fordeles på en geografisk afbalanceret måde blandt medlemsstaterne.

Der gives prioritet til aktioner, som bidrager til:

- Gigabitkonnektivitet til hospitaler og lægecentre i tråd med bestræbelserne på at digitalisere sundhedssystemet samt med henblik på at øge EU-borgernes trivsel og ændre den måde, hvorpå sundheds- og plejetjenester ydes til patienter¹
- Gigabitforbindelser til uddannelses- og forskningscentre i forbindelse med indsatsen for at fjerne digitale skel, innovere inden for uddannelsessystemerne, forbedre læringsresultaterne, og skabe større lighed og effektivitet².

2. Trådløs konnektivitet i lokalsamfund

Aktioner, der sigter mod tilrådighedsstillelse af lokal trådløs konnektivitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, på centrale steder i det lokale offentlige liv, herunder udendørsområder, som den brede offentlighed har adgang til, og som spiller en vigtig rolle for det offentlige liv i lokalsamfund, er berettiget til finansiel bistand på følgende betingelser:

¹ Jf. også COM (2018) 233 final - Meddelelse fra Kommissionen om at sætte gang i den digitale omstilling af sundhed og pleje i det digitale indre marked, give borgerne større indflydelse og opbygge et sundere samfund.

² Jf. også COM(2018) 22 final - Meddelelse fra Kommissionen om handlingsplanen for digital uddannelse

- de gennemføres af et offentligt organ, jf. nedestående stykke, der er i stand til at planlægge og føre tilsyn med installeringen af indendørs og udendørs lokale trådløse adgangspunkter i offentlige rum samt i stand til at sikre mindst tre års finansiering af driftsomkostningerne i forbindelse hermed
- de bygger på net med meget høj kapacitet, der muliggør levering til brugerne af en internetoplevelse af meget høj kvalitet, som:
- er gratis og uden diskriminerende vilkår, let tilgængelig, sikker og anvender det nyeste og bedst tilgængelige udstyr, der kan levere højhastighedskonnektivitet til sine brugere, og
- understøtter adgang til innovative digitale tjenester
- anvender den fælles visuelle identitet, som Kommissionen skal udvikle, og linker til de tilhørende onlineværktøjer
- forpligter sig til at anskaffe det nødvendige udstyr og/eller tilhørende installationstjenester i overensstemmelse med gældende ret for at sikre, at projekter ikke unødigt forvrider konkurrencen.

Den finansielle bistand skal være tilgængelig for offentlige organer som defineret i artikel 3, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102³, der i overensstemmelse med national ret påtager sig at stille lokal trådløs konnektivitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, til rådighed gennem installering af lokale trådløse adgangspunkter.

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

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

Hvor det er relevant, sikres koordinering og sammenhæng med CEF-aktioner til støtte for socioøkonomiske drivkræfters adgang til net med meget høj kapacitet, som kan levere gigabitkonnektivitet.

3. Vejledende liste over støtteberettigede 5G-korridorer

I tråd med Kommissionens målsætninger for et gigabitsamfund og for at sikre, at større landbaserede transportruter har uafbrudt 5G-dækning senest i 2025⁴, omfatter aktioner til gennemførelse af uafbrudt dækning med 5G-systemer i henhold til artikel 9, stk. 4, litra c), for det første aktioner på grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM⁵ og for det andet aktioner på længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM langs korridorerne som anført i tabellen nedenfor (vejledende liste). Til dette formål anvendes TEN-T-korridorerne som grundlag, men udbredelsen af 5G er ikke nødvendigvis begrænset til disse korridorer⁶.

Hovednetkorridoren "Atlantehavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter	Porto-Vigo og Merida-Evora

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102 af 26. oktober 2016 om tilgængeligheden af offentlige organers websteder og mobilapplikationer (EUT L 327 af 2.12.2016, s. 1).

⁴ Konnektivitet med henblik på et konkurrencedygtigt digitalt indre marked – På vej mod et europæisk gigabitsamfund - COM(2016) 587 final.

⁵ "Connected and Automated Mobility" (netforbundet og automatiseret mobilitet).

⁶ Strækninger i kursiv befinder sig uden for TEN-T-hovednetkorridorerne, men indgår i 5G-korridorerne.

med CAM	
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Metz – Paris - Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lissabon -Bilbao – Madrid – Lissabon
Hovednetkorridoren "Østersøen – Adriaterhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	-
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Gdansk – Warszawa – Brno – Vienna – Graz – Ljubljana – Trieste
Hovednetkorridoren "Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	-
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / <i>Split</i>
Hovednetkorridoren "Nordsøen – Østersøen"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Den baltiske korridor (skal defineres)
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Tallinn – Kaunas
Hovednetkorridoren "Nordsøen – Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Metz-Merzig-Luxembourg Rotterdam-Antwerpen-Eindhoven
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Amsterdam - Rotterdam – Breda – Lille – Paris Bruxelles – Metz – Basel Mulhouse – Lyon – Marseille
Hovednetkorridoren "Orienten/det østlige Middelhav"	
Grænseoverskridende	Sofia-Thessaloniki-Beograd

strækninger til eksperimenter med CAM	
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Berlin – Prag – Brno – Bratislava Timisoara – Sofia – den tyrkiske grænse -Sofia – Thessaloniki – Athen
Hovednetkorridoren "Rhinen – Alperne"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Bologna-Innsbruck-München (Brennerkorridoren)
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (am Main) Basel – Milano – Genova
Hovednetkorridoren "Rhinen – Donau"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	-
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Frankfurt (am Main) – Passau – Wien – Budapest – Bukarest – Constanta Karlsruhe – München – Salzburg – Wels Frankfurt (am Main) – Strasbourg
Hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Oulu-Tromsø <i>Oslo- Stockholm</i> -Helsingfors
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Turku – Helsingfors – den russiske grænse Stockholm / Oslo – Malmø Malmø – København – Hamburg – Würzburg Nürnberg – München – Verona Rosenheim – Bologna – Napoli – Catania – Palermo Napoli – Bari – Taranto