Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 1316/2013**

af 11. december 2013

om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 275/2014 af 7. januar 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 1316/2013

af 11. december 2013

om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Med henblik på at opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst og fremme jobskabelsen i overensstemmelse med Europa 2020-strategiens mål har Unionen brug for en moderne højeffektiv infrastruktur, som kan bidrage til at sammenkoble og integrere Unionen og alle dens regioner, inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne. Sådanne sammenkoblinger bør bidrage til at forbedre den frie bevægelighed for personer, varer, kapital og tjenesteydelser. De transeuropæiske net bør lette sammenkoblinger på tværs af landegrænserne, fremme en øget økonomisk, social og territorial samhørighed og bidrage til en mere konkurrencedygtig social markedsøkonomi og til at bekæmpe klimaændringer.

(2) Formålet med etableringen af Connecting Europe-faciliteten (CEF), som oprettes ved denne forordning er at fremskynde investeringerne i transeuropæiske net og skabe en løftestangseffekt for både den offentlige og private sektors finansiering, samtidig med at retssikkerheden øges, og princippet om teknologineutralitet respekteres. CEF bør skabe mulighed for, at synergierne mellem transport-, telekommunikations- og energisektorerne kan udnyttes bedst muligt, og derved øge effektiviteten af Unionens indsats og gøre det muligt at optimere gennemførelsesomkostningerne.

([1]) EUT C 143 af 22.5.2012, s. 116.
([2]) EUT C 277 af 13.9.2012, s. 125.
([3]) Europa-Parlamentets holdning af 19.11.2013 (endnu ikke offentliggjort i EUT)

▼B

(3) Ifølge Kommissionen skønnes investeringsbehovet for transeuropæiske net inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne for perioden frem til 2020 at udgøre 97 000 mio. EUR.

(4) Ved denne forordning fastlægges en finansieringsramme på 33 242 259 000 EUR i løbende priser for gennemførelsen af CEF for perioden 2014 til 2020, som skal udgøre det primære referencebeløb, jf. punkt 17 i den interinstitutionelle aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen af 2. december 2013 om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning ([1]) for Europa-Parlamentet og Rådet under den årlige budgetprocedure.

(5) For at optimere anvendelsen af de budgetmidler, der tildeles CEF, bør Kommissionen på baggrund af midtvejsevalueringen af CEF kunne foreslå bevillingsoverførsler mellem transport-, telekommunikations- og energisektorerne. Sådanne forslag bør være omfattet af den årlige budgetprocedure.

(6) Beløbet på 11 305 500 000 EUR i løbende priser, der overføres fra Samhørighedsfonden, etableret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1301/2013 ([2]) bør kun anvendes til at indgå forpligtelser for budgetmidler til finansielle instrumenter i medfør af denne forordning fra den 1. januar 2017.

(7) Etableringen af effektive transport- og energiinfrastrukturnet er en af de 12 nøgleaktioner, som Kommissionen har udpeget i sin meddelelse af 13. april 2011 med titlen "Akten for det indre marked. Tolv løftestænger til at skabe vækst og øget tillid: "Sammen om fornyet vækst"".

(8) Kommissionen forpligtede sig til at integrere klimaændringer i Unionens udgiftsprogrammer og afsætte mindst 20 % af Unionens budget til klimarelaterede mål. Det er vigtigt at sikre, at afbødning af og tilpasning til klimaændringer og risikoforebyggelse og risikostyring fremmes i forbindelse med forberedelse, tilrettelæggelse og gennemførelse af projekter af fælles interesse. Infrastrukturinvesteringer, der er omfattet af denne forordning, bør hjælpe til at fremme overgangen til et lavt emissionsniveau samt klima- og naturkatastroferesistens i økonomien og samfundet og samtidig tage hensyn til de særlige forhold i regioner med naturbetingede og demografiske handicap, navnlig regionerne i den yderste periferi og øregionerne. CEF bør især i transport- og energisektorerne bidrage til opfyldelsen af Unionens mellemlang- og langsigtede mål for dekarbonisering.

([1]) EUT C 420 af 20.12.2013, s. 1.
([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1301/2013 af 17. december 2013 om Samhørighedsfonden og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1084/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 289).

▼B

(9) Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning af 8. juni 2011 om investering i fremtiden: en ny flerårig finansiel ramme (FFR) for et konkurrencedygtigt, bæredygtigt og inklusivt Europa [1] betydningen af at sikre en hurtig gennemførelse af Unionens digitale dagsorden og fortsætte bestræbelserne på at nå målet om adgang til højhastighedsinternet for alle Unionsborgere senest i 2020, også i mindre udviklede regioner. Europa-Parlamentet understregede, at investeringer i en effektiv transportinfrastruktur spiller en central rolle for Europas konkurrenceevne og kan bane vejen for en langsigtet økonomisk vækst efter krisen, og at de transeuropæiske transportnet ("TEN-T") er afgørende med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og giver en væsentlig europæisk merværdi. Europa-Parlamentet gav også udtryk for, at det er overbevist om, at TEN-T følgelig bør udgøre et centralt prioriteret område i FFR, og at det var nødvendigt at forhøje TEN-T-midlerne i FFR. Desuden understregede Europa-Parlamentet behovet for at maksimere effekten af finansieringen fra Unionen og mulighederne i forbindelse med Samhørighedsfonden og de europæiske struktur- og investeringsfonde og finansielle instrumenter til finansiering af centrale nationale og grænseoverskridende europæiske prioriterede energiinfrastrukturprojekter, og det fremhævede behovet for en betydelig budgetbevilling fra Unionens budget til finansielle instrumenter på dette område.

(10) Med henblik på finansieringen af infrastrukturer i grænseregionerne som led i udviklingen af det samlede net bør der skabes synergier mellem finansieringsinstrumenterne i CEF og andre EU-fonde.

(11) Den 28. marts 2011 vedtog Kommissionen hvidbogen med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" ("hvidbogen"). I hvidbogen tilsigtes det senest i 2050 at nedbringe drivhusgasemissionerne fra transportsektoren med mindst 60 % sammenlignet med 1990. I hvidbogen tilsigtes det for infrastrukturens vedkommende senest i 2030 at etablere et fuldt funktionsdygtigt og multimodalt TEN-T "hovednet" i hele Unionen. Interoperabiliteten kan forstærkes gennem innovative løsninger, der forbedrer kompatibiliteten mellem de berørte systemer. I hvidbogen tilsigtes det også at optimere multimodale logistikkæders ydeevne, bl.a. ved i højere grad at bruge mere energieffektive transportformer. Den indeholder derfor følgende mål af relevans for TEN-T-politikken: 30 % af vejgodstransporten på strækninger på over 300 km bør overgå til andre transportformer inden 2030 og mere end 50 % inden 2050; længden af det eksisterende højhastighedsjernbanenet bør tredobles inden 2030, og inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagerrejser foregå med tog; inden 2050 bør alle lufthavne i hovednettet være forbundet med jernbanenettet, og alle søhavne bør være forbundet med banegodsnettet og om muligt med de indre vandveje.

[1] EUT C 380 E af 11.12.2012, s. 89.

▼B

(12) Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning af 6. juli 2010 om en bæredygtig fremtid for transporten ([1]), at en effektiv transportpolitik kræver passende økonomiske rammer, der er afstemt med de kommende udfordringer, og at de nuværende midler til transport og mobilitet bør øges med henblik herpå. Det fandt endvidere, at der var behov for at etablere en facilitet til samordning og optimering af anvendelsen af forskellige kilder til transportfinansiering og af alle de finansielle midler og mekanismer, der er til rådighed på EU-plan.

(13) Rådet bekræftede i sine konklusioner af 11. juni 2009 om en gennemgang af TEN-T-politikken behovet for fortsat at investere i transportinfrastruktur for at sikre en virkelig udvikling af TEN-T inden for alle transportformer som grundlag for det indre marked og konkurrenceevne, den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen og dens forbindelse til nabolandene, med fokus på den europæiske merværdi, som dette ville bibringe. Rådet understregede også, at det er nødvendigt, at Unionen stiller de finansielle ressourcer, der er nødvendige for at stimulere investeringer i TEN-T-projekter, til rådighed, og navnlig, at det er nødvendigt at få en passende finansiel støtte fra TEN-T-budgettet til de prioriterede projekter, der omfatter relevante grænseoverskridende afsnit, og hvis gennemførelse vil gå ud over 2013, til at harmonere med de institutionelle begrænsninger, som FFR-programmeringen giver. Efter Rådets opfattelse bør offentlig-private partnerskaber videreudvikles og støttes i denne forbindelse efter behov.

(14) På grundlag af målene i hvidbogen bør TEN-T-retningslinjerne som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ([2]) udpege infrastruktur i TEN-T, specificere krav, der skal opfyldes, og fastsætte foranstaltninger til deres gennemførelse. Ifølge disse retningslinjer forventes det navnlig, at hovednettet er færdigetableret inden udgangen af 2030, såvel gennem etablering af ny infrastruktur som via gennemgribende opgradering og rehabilitering af eksisterende infrastruktur.

(15) Ud fra en analyse af medlemsstaternes transportinfrastrukturplaner forventer Kommissionen, at investeringsbehovet i transportsektoren beløber sig til 500 000 mio. EUR for hele det transeuropæiske transportnet i perioden 2014-2020, hvoraf skønsmæssigt 250 000 mio. EUR vil blive investeret i TEN-T's hovednet.

(16) Den geografiske tilpasning af godstogskorridorerne, som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 ([3]), og af hovednettets korridorer i del I af bilag I til nærværende forordning bør i relevante tilfælde sikres under hensyn til målsætningerne for de respektive instrumenter

([1]) EUT C 351 E af 2.12.2011, s. 13.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L …) og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (Se side 1 i denne EUT).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

▼B

med henblik på at reducere den administrative byrde og strømline udviklingen og anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen. Godstogskorridorerne bør alene være omfattet af bestemmelserne i forordning (EU) nr. 913/2010, herunder med hensyn til ændringer i tilpasningen heraf.

(17) I forbindelse med den gennemgang af TEN-T-politikken, der blev iværksat i februar 2009, blev en særlig ekspertgruppe nedsat for at støtte Kommissionen og undersøge finansieringsstrategien og finansieringsperspektiverne for TEN-T. Ekspertgruppe nr. 5 trak på eksterne eksperters erfaringer fra forskellige områder: infrastrukturforvaltere, infrastrukturplanlæggere, nationale, regionale og lokale repræsentanter, miljøeksperter, forskere og repræsentanter for den private sektor. Ekspertgruppe nr. 5's endelige rapport ([1]), der blev vedtaget i juli 2010, indeholder 40 henstillinger, hvoraf nogle er blevet taget i betragtning i denne forordning. Denne rapport anbefaler bl.a., at Kommissionen stiller en standardramme til rådighed med henblik på blanding af EU-tilskud og TEN-T offentlig-private partnerskaber ("OPP'er"), der omfatter såvel samhørighedsfondene som TEN-T-budgettet.

(18) Erfaringerne med FFR (2007-2013) viser, at visse medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, har betydelige vanskeligheder ved rettidigt at fuldføre komplekse transportinfrastrukturprojekter på tværs af landegrænserne med høj merværdi for Europa samt ved at sørge for en effektiv udnyttelse af EU-midlerne. For at få fuldført flere transportprojekter, især projekter på tværs af landegrænser, med en høj merværdi for Europa, bør en del af Samhørighedsfonden (11 305 500 000 EUR) derfor overføres til at finansiere transportprojekter i hovednettet eller transportprojekter vedrørende horisontale prioriteter i de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden via CEF. I den indledende fase bør udvælgelsen af støtteberettigede projekter overholde de nationale tildelinger fra Samhørighedsfonden. Kommissionen bør støtte medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, i deres indsats for at udvikle en passende række projekter, navnlig ved at styrke de pågældende offentlige myndigheders institutionelle kapacitet og iværksætte supplerende forslagsindkaldelser, samtidig med at den sikrer en gennemsigtig proces for udvælgelsen af projekter.

(19) Beløbet på 11 305 500 000 EUR, der overføres fra Samhørighedsfonden for udelukkende at blive brugt i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, bør ikke anvendes til at finansiere aktioner med synergier mellem transport-, telekommunikations- og energisektorer, der bidrager til projekter af fælles interesse hidrørende fra forslagsindkaldelser, som dækker flere sektorer.

(20) Den institutionelle og administrative kapacitet er en afgørende forudsætning for en tilfredsstillende opfyldelse af målsætningerne for CEF. Kommissionen bør i videst muligt omfang tilbyde passende støtte til at muliggøre udformning og implementering af projekter i de berørte medlemsstater.

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

▼B

(21) I sin meddelelse af 17. november 2010 med titlen: "Prioriteringer på energiinfrastrukturområdet for 2020 og derefter – en plan for et integreret europæisk energinet" fastlagde Kommissionen de prioriterede korridorer, som er nødvendige for at opfylde Unionens ambitiøse energi- og klimapolitiske mål inden 2020, med henblik på at fuldføre det indre energimarked, sikre forsyningssikkerheden, åbne mulighed for at integrere vedvarende energikilder og forberede nettene til yderligere dekarbonisering af energisystemet efter 2020.

(22) Der er behov for betydelige investeringer for at modernisere og udvide Europas energiinfrastruktur, sammenkoble net på tværs af landegrænserne og bringe den energimæssige isolation af medlemsstater til ophør for at opfylde Unionens energi- og klimapolitiske mål tillige med målene om konkurrenceevne, bæredygtighed og forsyningssikkerhed på en omkostningseffektiv måde. Ifølge Kommissionen andrager det anslåede investeringsbehov til energiinfrastruktur frem til 20 201 000 000 mio. EUR, heraf investeringer på ca. 200 000 mio. EUR i infrastrukturer af europæisk betydning til el- og gastransmission samt oplagring. Ifølge arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene med titlen "Investeringsbehov og -huller inden for infrastruktur", der er forelagt for Rådet, er der blandt projekter af europæisk betydning investeringer med en værdi af ca. 100 000 mio. EUR, der risikerer ikke at blive foretaget på grund af hindringer i forbindelse med udstedelse af tilladelser, regulering og finansiering.

(23) Det akutte behov for at opbygge fremtidens energiinfrastruktur og den betydelige stigning i investeringsniveauet sammenlignet med tidligere tendenser kræver en brat ændring af den måde, hvorpå energiinfrastruktur støttes på EU-niveau. Rådet tilsluttede sig i sine konklusioner af 28. februar 2011, at energikorridorerne skulle prioriteres i Europa.

(24) For så vidt angår energisektoren opfordrede Det Europæiske Råd af 4. februar 2011 Kommissionen til at strømline og forbedre godkendelsesprocedurer og skabe en lovramme, som tiltrækker investeringer. Det understregede, at størstedelen af finansieringsomkostningerne vil skulle dækkes af markedet gennem opkrævning af afregningspriser. Det Europæiske Råd erkendte, at offentlig finansiering er nødvendig til projekter, der kræves af hensyn til energiforsyningssikkerheden eller solidariteten, men som ikke kan tiltrække markedsbaseret finansiering. Det understregede ligeledes behovet for at modernisere og udbygge EU's energiinfrastruktur og at sammenkoble net på tværs af grænserne med henblik på energisolidaritet mellem medlemsstaterne, på at give mulighed for alternative forsynings- eller transitruter og energikilder og på at udvikle vedvarende energikilder i konkurrence med traditionelle energikilder. Det slog fast, at det indre energimarked bør være gennemført inden udgangen af 2014, således at gas og elektricitet kan strømme frit, og at ingen medlemsstat bør være isoleret i forhold til de europæiske gas- og elnet efter 2015 eller opleve, at dens energiforsyningssikkerhed bringes i fare, på grund af mangel på egnede forbindelser.

▼B

I de første to årlige arbejdsprogrammer, der vedtages i medfør af denne forordning, bør der lægges særlig vægt på projekter og tilknyttede aktioner, der sigter mod at bringe energiisolation til ophør og eliminere energiflaskehalse med henblik på gennemførelse af det indre marked for energi.

(25) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 ([1]) identificeres de transeuropæiske energiinfrastrukturprioriteter, som skal gennemføres frem til 2020 for at opfylde Unionens energi- og klimapolitiske mål; der fastlægges regler for udpegningen af projekter af fælles interesse, som er nødvendige for at gennemføre disse prioriteter og der fastsættes foranstaltninger vedrørende udstedelse af tilladelser, inddragelse af offentligheden og regulering for at fremskynde og/eller lette gennemførelsen af disse projekter og herunder kriterier for, om disse projekter generelt er berettiget til finansiel støtte fra Unionen.

(26) Telekommunikation er i stigende grad ensbetydende med internetbaserede infrastrukturer, hvor bredbåndsnetinfrastrukturen fungerer som katalysator for brugen af digitale tjenester i en lang række aktiviteter i samfundet. Internettet er ved at udvikle sig til den dominerende platform for kommunikation, for erhvervsvirksomhed, for levering af offentlige og private tjenesteydelser og for social og kulturel samhørighed. Endvidere er cloud computing og software, der udbydes som tjenesteydelse, ved at blive de nye it-paradigmer. Transeuropæisk og allestedsnærværende adgang til hurtige internetforbindelser og innovative digitale tjenesteydelser er derfor afgørende for den økonomiske vækst og det indre marked.

(27) Et moderne, hurtigt internet vil fremover udgøre en altafgørende infrastruktur for europæiske virksomheders forbindelsesmuligheder, især for små og mellemstore virksomheder ("SMV'er"), der ønsker at benytte cloud computing for at forbedre omkostningseffektiviteten. For at undgå infrastrukturoverlapning, forhindre fejlplacering af private investeringer og styrke kapacitetsopbygningen med henblik på at skabe nye investeringsmuligheder og fremme gennemførelsen af omkostningsreduktionsforanstaltninger bør der tages skridt til at forbedre koordineringen af Unionens støtte til bredbånd under CEF og støtten til bredbånd fra alle øvrige tilgængelige kilder, herunder de nationale bredbåndsplaner.

(28) I Europa 2020-strategien opfordres der til at gennemføre den digitale dagsorden for Europa, hvorved der indføres en stabil retlig ramme for at stimulere investeringer i en åben og konkurrencedygtig infrastruktur til højhastighedsinternet og tilknyttede tjenester. Målet skal være, at Europa får verdens hurtigste bredbånd inden udgangen af 2020 på grundlag af de seneste teknologier.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1364/2006/EF og ændring af forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 (EUT L 115 af 25.4.2013, s. 39).

▼B

(29) Den 31. maj 2010 konkluderede Rådet, at Unionen bør tilvejebringe de nødvendige ressourcer for at udvikle et digitalt indre marked baseret på hurtigt og ultrahurtigt internet og interoperable applikationer, og erkendte, at effektive og konkurrencedygtige investeringer i næste generation af bredbåndsnet vil være nødvendige for innovation, forbrugernes valgmuligheder og for Unionens konkurrenceevne og kan øge livskvaliteten gennem forbedrede sundhedstjenester, sikrere transportløsninger, nye mediemuligheder og nemmere adgang til varer, tjenesteydelser og viden, navnlig på tværs af grænserne.

(30) Den private sektor bør have en af hovedrollerne i udbredelsen og moderniseringen af bredbåndsnet med støtte i en konkurrence- og investeringsfremmende lovgivning. Kommer der til at mangle private investeringer, bør medlemsstaterne gøre den nødvendige indsats for, at målene i den digitale dagsorden bliver nået. Offentlig finansiel støtte til bredbånd bør begrænses til finansielle instrumenter med henblik på programmer eller initiativer, hvor projekterne ikke kan finansieres af den private sektor alene, og det bør være bekræftet ved en forudgående vurdering, der viser, på hvilken måde markedet ikke er perfekt eller investeringssituationen ikke er optimal.

(31) Det er derfor af afgørende vigtighed, at man stimulerer udbredelsen af hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet i hele Europa i overensstemmelse med princippet om teknologisk neutralitet og samtidig fremmer udvikling og udbredelse af transeuropæiske digitale tjenester. Offentlige investeringer i hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet må ikke skabe markedsforvridninger eller virke afskrækkende på private investeringer. De bør bruges til at tiltrække private investeringer og bør kun anvendes i tilfælde, hvor der er mangel på kommerciel interesse i at investere.

(32) Der er behov for flere gennemførelsesmetoder og forskellige finansieringssatser og finansielle instrumenter for at øge effektiviteten og gennemslagskraften af Unionens finansielle støtte, tilskynde til private investeringer og tage hensyn til de individuelle projekters specifikke krav.

(33) En forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren vil identificere kriterierne i henhold til hvilke projekter af fælles interesse kan modtage økonomisk støtte i medfør af denne forordning.

(34) Horisont 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovation ([1]) – vil bl.a. fokusere på at imødegå samfundsmæssige udfordringer (f.eks. ved hjælp af intelligent, grøn, tilgængelig og integreret transport, sikker, ren og effektiv energi og sundhedspleje baseret på informations- og kommunikationsteknologi, offentlige forvaltning og bæredygtig udvikling) for direkte

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1291/2013 af 11. december 2013 om Horisont 2020 – rammeprogram for forskning og innovation (2014-2020) og om ophævelse af afgørelse nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 104).

▼B

at imødegå de udfordringer, der er udpeget i Europa 2020-strategien, ved at støtte aktiviteter, der dækker hele spektret fra forskning til marked. Horisont 2020 vil støtte alle led i innovationskæden, navnlig aktiviteter, der er tættere på markedet, herunder innovative finansielle instrumenter. For at sikre Unionens midler større gennemslagskraft og af hensyn til sammenhængen vil CEF udvikle tæt synergi med Horisont 2020.

(35) Kommissionen opstillede i sin meddelelse af 20. juli 2010 med titlen "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020" rammer for politiske tiltag til fremme af en sikker infrastruktur som et centralt element i en nedbringelse af antallet af trafikdødsfald med 50 % inden udgangen af 2020. CEF bør derfor sikre, at ansøgningerne om EU-støtte lever op til de sikkerhedsmæssige krav, henstillinger og mål, der er opstillet i al relevant EU-ret om færdselssikkerhed. Evalueringerne af CEF's resultater bør inkludere spørgsmålet om nedbringelsen af antallet af trafikdødsfald på vejnettet i Unionen.

(36) Den Europæiske Union og de fleste medlemsstater er part i De Forenede Nationers konvention om handicappedes rettigheder, og de resterende medlemsstater er i færd med at ratificere den. I forbindelse med gennemførelsen af de relevante projekter er det væsentligt i projektspecifikationerne at tage højde for, at handicappede som nævnt i konventionen skal kunne få adgang.

(37) Selv om størstedelen af investeringerne i forbindelse med Europa 2020-strategien kan tilvejebringes af markedet og med regulerende foranstaltninger, skaber den finansielle udfordring behov for offentlige tiltag og støtte fra Unionen i form af tilskud og innovative finansielle instrumenter.

(38) For at optimere anvendelsen af Unionens budget bør tilskuddene målrettes mod de projekter, der ikke modtager tilstrækkelig finansiering fra den private sektor.

(39) Jernbaneprojekter bør ikke udelukkes fra at modtage tilskud i medfør af denne forordning, fordi de genererer indtægter fra obligatoriske afgifter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ([1]).

(40) Finanspolitiske foranstaltninger i mange medlemsstater vil tilskynde eller har allerede tilskyndet de offentlige myndigheder til at genoverveje deres programmer for investeringer i infrastruktur. I denne sammenhæng anses OPP'er for et effektivt middel til at virkeliggøre infrastrukturprojekter, som sikrer opfyldelsen af politiske mål som f.eks. bekæmpelse af klimaændringer, fremme af alternative energikilder og en effektiv energi- og ressourceudnyttelse og støtte bæredygtig transport og udbredelse

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

▼B

af bredbåndsnet. Kommissionen påtog sig i sin meddelelse af 19. november 2009 med titlen: "Private og offentlige investeringer til fordel for genopretningen og langsigtede strukturændringer: udvikling af offentlig-private partnerskaber" at forbedre OPP'ers adgang til finansiering ved at udvide anvendelsesområdet for eksisterende finansielle instrumenter.

(41) I sin meddelelse af 19. oktober 2010 med titlen "Gennemgang af EU's budget" understregede Kommissionen, at det bør være normen for projekter med et langsigtet kommercielt potentiale, at midler fra Unionen udnyttes i partnerskab med finans- og banksektoren, navnlig Den Europæiske Investeringsbank og medlemsstaternes offentlige finansielle institutioner, men også med andre internationale finansielle institutioner og den private finanssektor, herunder på regionalt og nationalt plan.

(42) De finansielle instrumenter bør anvendes til at imødekomme specifikke markedsbehov for tiltag, der har en klar merværdi for Unionen, og som er i overensstemmelse med CEF's mål, og bør ikke fortrænge privat finansiering. De bør forbedre løftestangseffekten af Unionens budgetudgifter og skabe en større multiplikatoreffekt for så vidt angår tiltrækning af finansiering fra den private sektor. Dette er særlig relevant på baggrund af vanskelighederne med at få adgang til kredit og stramningerne i de offentlige finanser samt i lyset af nødvendigheden af at understøtte Europas økonomiske genopretning. Kommissionen bør, inden den beslutter at anvende finansielle instrumenter, foretage en forudgående vurdering af de pågældende instrumenter som påkrævet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 ([1]).

(43) I Europa 2020-strategien gav Kommissionen tilsagn om at mobilisere Unionens finansielle instrumenter som led i en sammenhængende finansieringsstrategi, der samler Unionens og medlemsstaternes offentlige og private finansiering af infrastrukturer. Dette begrundes med, at investeringsforhold, der ikke er optimale, og markeder, som ikke er perfekte, bedre kan tackles med finansielle instrumenter end med tilskud.

(44) CEF bør stille finansielle instrumenter til rådighed, hvormed det tilsigtes at påvirke private investorer og finansielle institutioner til at foretage betydelige investeringer i infrastruktur. For at gøre de finansielle instrumenter tilstrækkeligt attraktive for den private sektor bør de udformes og gennemføres under behørig hensyntagen til forenkling og reduktion af den administrative byrde, men bør også kunne imødekomme påviste finansieringsbehov på en fleksibel måde. Under udformningen af disse instrumenter bør erfaringerne fra gennemførelsen af finansielle instrumenter i FFR (2007-2013) inddrages, f.eks. lånegarantiinstrumentet for TEN-T-projekter (LGTT), finansieringsfaciliteten med risikodeling (RSFF), Den Europæiske 2020-fond for Energi, Klimaændringer og Infrastruktur (Margueritefonden) og risikodelingsinstrumentet for projektobligationer under Europa 2020-initiativet med projektobligationer.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 af 25. oktober 2012 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget og om ophævelse af Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EUT L 298 af 26.10.2012, s. 1).

▼B

(45) Potentialet for innovative finansielle instrumenter, herunder projektobligationer, til støtte for finansiering af transportinfrastruktur med europæisk merværdi bør undersøges i tråd med resultaterne af forudgående vurderinger og andre tilknyttede evalueringer, navnlig den uafhængige evaluering af Europa 2020-initiativet med projektobligationer i 2015.

(46) For at optimere brugen af budgetmidler, der tildeles CEF, bør Kommissionen sikre kontinuitet i forbindelse med alle de finansielle instrumenter, der er oprettet i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 ([1]), og risikodelingsinstrumentet for projektobligationer, der er etableret i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1639/2006/EF ([2]) inden for rammerne af deres efterfølgende finansielle gælds- og aktieinstrumenter i henhold til denne forordning på grundlag af en forudgående vurdering som omhandlet i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

(47) Ved valget af den mest effektive form for finansiel støtte bør der tages passende hensyn til de støtteberettigede projekters sektor- og projektspecifikke karakteristika. For at åbne mulighed for den mest effektive anvendelse af Unionens budget og øge multiplikatoreffekten af Unionens finansielle støtte bør Kommissionen for så vidt angår energisektoren bestræbe sig på, i det omfang det er muligt og med forbehold af markedsudbredelsen, at prioritere anvendelsen af finansielle instrumenter og samtidig respektere loftet over anvendelsen af finansielle instrumenter i overensstemmelse med denne forordning. Iværksættere af energiprojekter bør tilskyndes til at undersøge muligheden for at anvende finansielle instrumenter, inden de ansøger om tilskud til anlægsarbejder. I den forbindelse bør Kommissionen yde passende støtte til størst mulig anvendelse af finansielle instrumenter.

(48) Projekter af fælles interesse inden for elektricitet, gas og kuldioxid bør være berettigede til at modtage finansiel støtte fra Unionen til undersøgelser og, under visse omstændigheder, til anlægsarbejder i form af tilskud eller i form af innovative finansielle instrumenter. Det vil sikre, at der kan ydes en skræddersyet støtte til de projekter af fælles interesse, som ikke er levedygtige under de eksisterende reguleringsmæssige rammer og markedsvilkår. På energiområdet er det vigtigt at forhindre konkurrenceforvridning, navnlig mellem projekter, som bidrager til opnåelsen af samme EU-prioriterede korridor. Den finansielle støtte bør sikre den fornødne synergi med de europæiske struktur- og investeringsfonde, der skal finansiere intelligente energidistributionsnet af lokal eller regional betydning. Der gælder en tretrinsmodel for investeringer i projekter af fælles interesse. For det første bør markedet have prioritet til at investere. For det andet, hvis investeringerne ikke foretages af markedet, bør de reguleringsmæssige løsninger forsøges anvendt, om nødvendigt ved at de relevante reguleringsmæssige rammer justeres, og en korrekt anvendelse af de relevante reguleringsmæssige rammer bør sikres.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet (EUT L 162 af 22.6.2007, s. 1).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1639/2006/EF af 24. oktober 2006 om et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013) (EUT L 310 af 9.11.2006, s. 15).

▼B

For det tredje bør der, hvis de første to trin ikke er i stand til at frembringe den fornødne investering i projekter af fælles interesse, kunne ydes finansiel støtte fra Unionen, hvis projektet af fælles interesse opfylder de gældende kriterier for berettigelse.

(49) I henhold til artikel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013 er alle projekter af fælles interesse, der er omfattet af kategorierne i bilag II, punkt 1, 2 og 4, til nævnte forordning berettiget til finansiel støtte fra Unionen i form af tilskud til undersøgelser og finansielle instrumenter. Tilskud til anlægsarbejder kan anvendes i forbindelse med aktioner, som bidrager til disse projekter af fælles interesse, som i overensstemmelse med artikel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013 klart udviser særlig positive eksternaliteter, og som ikke er kommercielt levedygtige ifølge projektets forretningsplan og andre vurderinger gennemført af navnlig potentielle investorer, kreditorer eller nationale regulerende myndigheder.

(50) For at sikre sektordiversificering blandt modtagere af støtte fra finansielle instrumenter og fremme en gradvis geografisk diversificering i medlemsstaterne med særligt hensyn til de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, bør Kommissionen i samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank gennem fælles initiativer såsom det europæiske OPP-Ekspertcenter (EPEC) og fælles assistance til projekter i de europæiske regioner (Jaspers) støtte medlemsstaterne i deres bestræbelser på at udvikle en passende række af forberedte projekter, hvortil det kunne overvejes at yde projektfinansiering.

(51) De finansielle instrumenter i henhold til denne forordning, bør afspejle reglerne i afsnit VIII i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1268/2012 ([1]) og bør være i overensstemmelse med de regler for bedste praksis, der finder anvendelse på finansielle instrumenter.

(52) Med hensyn til betingelserne for finansielle instrumenter kan det blive nødvendigt at tilføje supplerende krav i arbejdsprogrammerne – eksempelvis for at sikre konkurrenceprægede markeder med henblik på udviklingen af Unionens politikker, teknologisk udvikling og andre faktorer, der kan blive relevante.

(53) Den flerårige programmering af støtten fra CEF bør tilsigte at støtte Unionens prioriteter ved at sikre, at de nødvendige økonomiske midler står til rådighed, og at Unionens og medlemsstaternes fælles indsats er sammenhængende, gennemsigtig og kontinuerlig. For forslag, som indsendes efter gennemførelsen af det første flerårige arbejdsprogram i transportsektoren, bør omkostningerne være støtteberettigede fra den 1. januar 2014 for at sikre kontinuiteten i de projekter, som allerede er omfattet af forordning (EF) nr. 680/2007.

([1]) Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1268/2012 af 29. oktober 2012 om gennemførelsesbestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget (EUT L 362 af 31.12.2012, s. 1).

▼B

(54) På grund af de betydelige bevillinger, som er nødvendige for at gennemføre visse infrastrukturprojekter, bør det for den finansielle støtte til nogle aktioner være muligt at opdele budgetforpligtelserne i årlige rater.

(55) I betragtning af de disponible ressourcer på EU-plan må indsatsen koncentreres om projekter med den største merværdi for Unionen for at opnå den ønskede virkning. Støtten bør derfor målrettes hovednettet og projekter af fælles interesse inden for trafikstyringssystemer, navnlig lufttrafikstyringssystemer, som vedrører den nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR-systemet), der kræver budgetressourcer fra Unionen på ca. 3 000 mio. EUR, samt intelligente transportsystemer (ITS), trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten (VTMIS), flodinformationstjenester (RIS) og det europæiske jernbanesignalsystem (ERTMS). I energisektoren bør den finansielle støtte fokusere på gennemførelsen af det indre energimarked, opnåelse af forsyningssikkerhed, fremme af bæredygtighed bl.a. gennem sikring af transmission af elektricitet fra vedvarende kilder fra produktionssted til efterspørgsels- og oplagringssted og tiltrækning af offentlige og private investeringer. Inden for telekommunikationssektoren bør den finansielle støtte primært målrettes mod projekter, der vil skabe efterspørgsel efter bredbånd, herunder opbygning af en europæisk infrastruktur for digitale tjenester, der for sin del bør stimulere investeringer i udbredelsen af bredbåndsnet.

(56) I energisektoren bør det planlagte budget som en prioritet tildeles i form af finansielle instrumenter med forbehold af markedsudbredelsen. Projekter af fælles interesse i telekommunikationssektoren bør være berettigede til finansiel støtte fra EU i form af tilskud og offentlige indkøbsaftaler vedrørende centrale tjenesteplatforme, generiske tjenester og horisontale aktioner. Aktioner på bredbåndsområdet, herunder aktioner til stimulering af efterspørgslen efter bredbånd, bør være berettigede til finansiel støtte fra EU i form af finansielle instrumenter.

(57) Ifølge analysen, der blev foretaget som led i konsekvensvurderingen med henblik på forordning (EU) nr. 347/2013, anslås antallet af projekter af fælles interesse, der bidrager mest til gennemførelsen af de prioriterede strategiske energiinfrastrukturkorridorer og -områder til ca. 100 på elområdet og 50 på gasområdet. Med udgangspunkt i den forventede overvægt af elektricitet i Europas energisystem i løbet af de kommende to årtier anslås det endvidere, at støtte til elektricitetsprojekter af fælles interesse vil udgøre hovedparten af finansieringsrammen til energi under CEF. I betragtning af at dette skøn vil blive ændret, efterhånden som der fremkommer flere oplysninger, og under hensyn til behovet for at sikre overensstemmelse med forordning (EU) nr. 347/2013, bør Kommissionen tage passende hensyn til elektricitetsprojekter med henblik på at stille størstedelen af

▼B

den finansielle støtte til rådighed for disse projekter i perioden 2014 - 2020, med forbehold af markedsudbredelsen, de foreslåede aktioners kvalitet og modenhed og deres finansieringsbehov. Dette mål foregriber ikke en eventuel omlægning af midler, der er til rådighed til energiprojekter.

(58) Kommissionen bør foretage midtvejsevalueringer og efterfølgende evalueringer og meddele resultaterne heraf til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg samt Regionsudvalget for at vurdere finansieringens effektivitet og omkostningseffektivitet og dens gennemslagskraft i henseende til opfyldelsen af CEF's overordnede mål og Europa 2020-strategiens prioriteter. Kommissionen bør offentliggøre oplysningerne om de specifikke projekter under CEF. Disse oplysninger bør ajourføres årligt.

(59) For så vidt angår transport og energi er der på grundlag af de sektorspecifikke retningslinjer, der er fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013 og i forordning (EU) nr. 347/2013, blevet udarbejdet lister over projekter, prioriterede korridorer og områder, hvor denne forordning finder anvendelse, og disse bør føjes til bilaget til nærværende forordning. For så vidt angår transport bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), for at der kan tages højde for eventuelle ændringer i politiske prioriteter og teknologiske muligheder samt trafikstrømme, for så vidt angår vedtagelse af ændringer af del I i bilag I og præcisering af de finansieringsprioriteter i forbindelse med støtteberettigede aktioner i henhold til artikel 7, stk. 2, der skal afspejles i arbejdsprogrammerne.

(60) For at tage hensyn til det nuværende niveau for efterspørgslen efter finansiering inden for rammerne af de specifikke transportmålsætninger og for at give resultaterne af midtvejsevalueringen konkret form bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændringer af de vejledende procentsatser for hvert af de specifikke transportmål, hvis det viser sig nødvendigt at fravige tildelingen til et specifikt transportmål som fastsat i del IV i bilag I til denne forordning med mere end 5 procentpoint. De vejledende bevillinger til specifikke transportmål er ikke til hinder for, at beløbet på 11 305 500 000 EUR, der overføres fra Samhørighedsfonden, udelukkende anvendes til projekter til gennemførelse af hovednettet eller til projekter og horisontale prioriteter, der er identificeret i del I i bilag I til denne forordning.

(61) For at afspejle de konklusioner, der drages af gennemførelsen af CEF, herunder i forbindelse med midtvejsevalueringen, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af listen over generelle retningslinjer, som der skal tages hensyn til ved fastsættelsen af kriterier for tildeling.

▼B

(62) Når Kommissionen vedtager delegerede retsakter i henhold til nærværende forordning er det navnlig vigtigt, at den gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

(63) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser i henseende til flerårige og årlige arbejdsprogrammer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011. ([1])

(64) Unionens finansielle interesser bør beskyttes ved hjælp af forholdsmæssigt afpassede foranstaltninger under hele udgiftscyklussen, herunder ved forebyggelse, påvisning og undersøgelse af uregelmæssigheder, inddrivelse af midler, som er tabt, uberettiget udbetalt eller ukorrekt anvendt, og i givet fald sanktioner i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012. Europa-Parlamentet bør behørigt underrettes om disse foranstaltninger.

(65) For at sikre en bred og loyal konkurrence om projekter, der finansieres af CEF, bør kontraktens form være i overensstemmelse med projektets målsætninger og øvrige omstændigheder. Kontraktbetingelserne bør udformes på en sådan måde at risici i forbindelse med kontrakten fordeles retfærdigt for at opnå størst mulig omkostningseffektivitet og gøre det muligt gennemføre kontrakten så effektivt som muligt. Dette princip bør finde anvendelse, uanset om der anvendes en national eller international kontraktmodel.

(66) Det kunne være nødvendigt at lade nogle af infrastrukturprojekterne, der er af fælles interesse, forbindes med og gå gennem lande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, førtiltrædelseslande og andre tredjelande. CEF bør indeholde en række forenklede midler til at forbinde og finansiere disse infrastrukturer for derved at sikre sammenhængen mellem de interne og eksterne instrumenter i Unionens budget.

(67) Hvis tredjelande eller enheder etableret i tredjelande deltager i aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse, bør der kun ydes tilskud, hvis det ikke er sandsynligt, at aktionen kan opnå tilstrækkelig støtte fra andre former for finansiel støtte under CEF eller andre EU-programmer.

(68) De generelle retningslinjer på baggrund af hvilke, Kommissionen skal tage hensyn til de sociale, klimamæssige og miljømæssige virkninger som omhandlet i del VII i bilag I til denne forordning, bør ikke finde anvendelse på energiområdet i overensstemmelse med den tilgang, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, i forordning (EU) nr. 347/2013.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

▼B

(69) I telekommunikationssektoren bør de generelle retningslinjer, hvorefter der skal tages hensyn til den stimulerende virkning, Unionens støtte har på offentlige og private investeringer, kun finde anvendelse på de digitaltjenesteinfrastrukturer, der tager sigte på at udløse supplerende investeringer.

(70) De generelle retningslinjer, hvorefter der skal tages hensyn til den grænseoverskridende dimension, bør ikke finde anvendelse i forbindelse med bredbåndsnet, fordi alle investeringer i bredbånd, herunder dem, der foretages inden for medlemsstaternes grænser, vil forbedre de transeuropæiske telenets konnektivitet.

(71) Deltagelse af staterne i Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA-stater), der er parter i aftalen vedrørende det europæiske økonomiske samarbejdsområde (EØS-aftalen) i CEF, bør ske i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i EØS-aftalen Med henblik herpå bør hver sektor, der er omfattet af denne forordning, behandles i et særskilt program. Der bør navnlig lægges op til EFTA-staters deltagelse i CEF på teleområdet.

(72) For så vidt angår transport bør de vejledende kort, der er indeholdt i bilag III til forordning (EU) nr. 1315/2013, finde anvendelse med henblik på fastlæggelse af støtteberettigelse for projekter af fælles interesse i tredjelande i medfør af denne forordning. I tredjelande, hvor nævnte forordning ikke omfatter vejledende kort, bør projekter af fælles interesse være støtteberettigede, når der eksisterer et gensidigt samarbejde med henblik på at opnå en aftale om sådanne vejledende kort.

(73) Målene for denne forordning, nemlig samordning, udvikling og finansiering af de transeuropæiske net, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne men kan på grund af nødvendigheden af at samordne disse mål bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(74) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 ([1]) bør af klarhedshensyn ophæves.

(75) Denne forordning bør træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* med henblik på at muliggøre en rettidig vedtagelse af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne i henhold til denne forordning —

([1]) Europa- Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 67/2010 af 30. november 2009 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net (EUT L 27 af 30.1.2010, s. 20).

▼B

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

AFSNIT I

FÆLLES BESTEMMELSER

KAPITEL I

Connecting europe-faciliteten

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning oprettes Connecting Europe-faciliteten ("CEF"), der fastsætter betingelser, metoder og procedurer for Unionens finansielle støtte til transeuropæiske net med henblik på at støtte projekter af fælles interesse inden for sektoren for transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturer og udnytte potentielle synergier mellem disse sektorer. Den fastsætter desuden opdelingen af de ressourcer, der skal stilles til rådighed under den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) "projekt af fælles interesse": et projekt, der er udpeget i forordning (EU) nr. 1315/2013 eller i forordning (EU) nr. 347/2013 eller i en forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren

2) "grænseoverskridende strækning": inden for transportsektoren den strækning, der sikrer kontinuiteten i et projekt af fælles interesse mellem de nærmeste byknudepunkter på begge sider af grænsen mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et naboland

3) "naboland": et land, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, herunder det strategiske partnerskab, udvidelsespolitikken og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller Den Europæiske Frihandelssammenslutning

4) "tredjeland": ethvert naboland eller ethvert andet land, som Unionen kan samarbejde med om at opfylde de målsætninger, som forfølges i denne forordning

5) "anlægsarbejde": anskaffelse, levering og anvendelse af komponenter, systemer og tjenesteydelser, herunder software, samt udførelse af forberedende aktiviteter og bygge- og anlægsaktiviteter vedrørende et projekt, overtagelse af anlægget og iværksættelse af et projekt

▼B

6) "undersøgelser": de aktiviteter, der er nødvendige for at forberede projektets gennemførelse, såsom forberedende undersøgelser, kortlægning, gennemførlighedsundersøgelser, evaluerings-, afprøvnings- og valideringsundersøgelser, herunder i form af software, og andre tekniske hjælpeforanstaltninger samt forudgående aktioner, der er nødvendige for at definere og udvikle et projekt og træffe beslutning om finansieringen heraf, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og opstilling af en finansieringsplan

7) "programstøtteaktioner": i forbindelse med CEF, alle de ledsageforanstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre det og de individuelle sektorspecifikke retningslinjer, såsom tjenesteydelser, navnlig ydelse af teknisk bistand, herunder med henblik på anvendelse af finansielle instrumenter, samt forberedende undersøgelser, gennemførlighedsundersøgelser, koordinerings- og overvågningsaktiviteter, høring af interessenter, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter af direkte betydning for forvaltningen af CEF og målopfyldelsen. Programstøtteaktioner omfatter undersøgelser, møder, kortlægning af infrastruktur, oplysning, formidling, kommunikation og bevidstgørelse, udgifter i tilknytning til it-værktøjer og netværk, der fokuserer på udveksling af informationer om CEF, tillige med alle Kommissionens øvrige udgifter til teknisk og administrativ bistand, som kan være påkrævet til CEF's forvaltning eller gennemførelsen af de individuelle sektorspecifikke retningslinjer. Programstøtteaktioner omfatter også de aktiviteter, der er nødvendige for at lette forberedelsen af projekter af fælles interesse, navnlig i medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, med henblik på at opnå finansiering i medfør af denne forordning eller på de finansielle markeder. Programstøtteaktioner omfatter også, hvor det er hensigtsmæssigt, overtagelse af omkostningerne i forbindelse med det forvaltningsorgan, som Kommissionen har overdraget gennemførelsen af specifikke dele af CEF til ("forvaltningsorgan")

8) "aktion": enhver aktivitet, som er blevet identificeret som finansielt og teknisk uafhængig, har en fast tidsramme og er nødvendig for gennemførelsen af et projekt af fælles interesse

9) "støtteberettigede omkostninger" har samme betydning som i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012

10) "støttemodtager": en medlemsstat, en international organisation eller et offentligt eller privat foretagende eller organ, der er udvalgt til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning og efter de nærmere bestemmelser, der er fastsat i det pågældende arbejdsprogram, som er omhandlet i artikel 17

11) "gennemførende organ": et offentligt eller privat foretagende eller organ, som er udpeget af en støttemodtager, når støttemodtageren er en medlemsstat eller en international organisation, til at gennemføre den pågældende aktion. Støttemodtageren træffer afgørelse om udpegelsen på eget ansvar, og, hvis den kræver indgåelse af en kontrakt om offentligt indkøb, i overensstemmelse med de gældende EU-regler og nationale regler for offentlige indkøbsaftaler

12) "det samlede net": den transportinfrastruktur, der er defineret i kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013

▼B

13) "hovednet": den transportinfrastruktur, der er udpeget i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013

14) "hovednetkorridorer": et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af hovednettet, jf. kapitel IV i forordning (EU) nr. 1315/2013, som er opført i del I i bilag I til nærværende forordning

15) "flaskehals" i transportsektoren: en fysisk, teknisk eller funktionel barriere, der forårsager en afbrydelse af systemet, som påvirker trafikstrømmenes kontinuitet over lange afstande eller på tværs af grænserne, og som kan overvindes ved at etablere ny infrastruktur eller ved i væsentlig grad at opgradere eksisterende infrastruktur, der kunne medføre betydelige forbedringer, som vil løse flaskehalsproblemerne

16) "prioritet": enhver prioriteret elkorridor, prioriterede gaskorridorer eller ethvert prioriteret tematisk område, der er udpeget i bilag I til forordning (EU) nr. 347/2013

17) "telematiksystemer": systemer som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013

18) "energiinfrastruktur": infrastruktur som defineret i forordning (EU) nr. 347/2013

19) "synergi mellem sektorer": forekomsten af sammenfaldende eller indbyrdes supplerende aktioner for mindst to af transport-, telekommunikations- og energisektorerne, som kan gøre det muligt at optimere omkostningerne eller resultaterne via fælles udnyttelse af de finansielle, tekniske eller menneskelige ressourcer

20) "isoleret net": en medlemsstats jernbanenet, eller en del heraf, som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Artikel 3

Generelle mål

CEF skal gøre det muligt at forberede og gennemføre projekter af fælles interesse inden for rammerne af politikken for transeuropæiske net inden for energi-, transport-, telekommunikations- og energisektorerne. CEF skal navnlig støtte gennemførelsen af de projekter af fælles interesse, som tilsigter at udvikle og anlægge ny infrastruktur og nye tjenester eller opgradere eksisterende infrastruktur og tjenester inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne. Den skal prioritere manglende forbindelser inden for transportsektoren. CEF skal også bidrage til at støtte projekter med europæisk merværdi og væsentlige samfundsmæssige fordele, der ikke modtager tilstrækkelig finansiering fra markedet. Følgende generelle mål gælder for transport-, telekommunikations- og energisektorerne:

a) Den skal bidrage til intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst i overensstemmelse med Europa 2020-strategien ved at udvikle moderne og højtydende transeuropæiske net, som tager hensyn til forventede fremtidige trafikstrømme, og således tilvejebringe fordele for

▼B

hele Unionen med hensyn til forbedring af konkurrenceevnen på det globale marked og økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked og skabe gunstigere vilkår for private, offentlige eller offentlig-private investeringer gennem en kombination af finansielle instrumenter og direkte EU-støtte, hvis projekterne kan få fordel af en sådan kombination af instrumenter, og ved en hensigtsmæssig udnyttelse af synergieffekter på tværs af sektorer.

Opfyldelsen af dette mål skal måles på størrelsen af de private, offentlige eller offentlig-private partnerskabers investeringer i projekter af fælles interesse og navnlig størrelsen af private investeringer i projekter af fælles interesse, der opnås via de finansielle instrumenter i medfør af denne forordning. Der skal lægges særlig vægt på en effektiv udnyttelse af de offentlige investeringer.

b) Den skal sætte Unionen i stand til at nå sine mål for bæredygtig udvikling, herunder målene om nedbringelse af udledningen af drivhusgasser med mindst 20 % i forhold til 1990-niveauet og en forøgelse af energieffektiviteten med 20 % inden udgangen af 2020 for således at bidrage til opfyldelsen af Unionens mellemlang- og langsigtede mål for dekarbonisering, samtidig med at solidariteten mellem medlemsstaterne styrkes.

Artikel 4

Sektorspecifikke mål

1. Med forbehold af de generelle mål i artikel 3 bidrager CEF til at opfyldelsen af de i stk. 2, 3 og 4 i denne artikel omhandlede sektorspecifikke mål.

2. I transportsektoren støtte til projekter af fælles interesse, jf. artikel 7, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1315/2013 der søger at opfylde nedennævnte mål, som er beskrevet yderligere i artikel 4 i nævnte forordning

a) fjerne flaskehalse, forbedre jernbanernes interoperabilitet, slå bro over manglende forbindelser og navnlig forbedre grænseoverskridende strækninger. Opfyldelsen af dette mål vil blive målt på:

i) antallet af nye eller forbedrede sammenkoblinger på tværs af landegrænser

ii) antallet af kilometer jernbanelinje, der tilpasses til den europæiske nominelle standardsporvidde og forsynes med ERTMS

iii) antallet af flaskehalse, der fjernes, og strækninger med øget kapacitet på transportruter for alle transportformer, som har modtaget støtte fra CEF

iv) længden af nettet af indre vandveje fordelt på klasser i Unionen, og

v) længden af jernbanenettet i Unionen som opgraderet i overensstemmelse med kravene i artikel 39, stk. 2 i forordning (EU) nr. 1315/2013

▼B

b) sikre bæredygtige og effektive transportsystemer på lang sigt med henblik på forberedelse til de forventede fremtidige transportstrømme samt mulighed for dekarbonisering af alle transportformer gennem overgang til innovative, energieffektive lavemissionstransportteknologier, samtidig med at sikkerheden optimeres. Opfyldelsen af dette mål vil blive målt på:

i) antallet af forsyningspunkter med alternative brændstoffer til køretøjer, der benytter TEN-T-hovedvejnettet i Unionen

ii) antallet af flod-, kanal- og søhavne i TEN-T-hovednettet, der er udstyret med forsyningspunkter med alternative brændstoffer i Unionen, og

iii) nedbringelsen af antallet af trafikdødsfald på vejnettet i Unionen

c) optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesternes interoperabilitet, samtidig med at tilgængeligheden af transportinfrastrukturer sikres. Opfyldelsen af dette mål vil blive målt på:

i) antallet af multimodale logistiske platforme, herunder flod-, kanal- og søhavne samt lufthavne, som er forbundet med jernbanenettet

ii) antallet af forbedrede jernbane-vej-terminaler og antallet af forbedrede eller nye sammenkoblinger af havne ved hjælp af motorveje til søs

iii) antallet af kilometer indre vandveje, der er forsynet med RIS, og

iv) niveauet for ibrugtagning af SESAR-systemet, VTMIS og ITS i vejtransportsektoren.

De indikatorer, der er nævnt i dette stykke, gælder ikke for medlemsstater, der ikke har et jernbanenet, eller som ikke har et net af indre vandveje.

Disse indikatorer skal ikke betragtes som udvælgelses- eller støtteberettigelseskriterier for støtteaktioner fra CEF.

De vejledende procentsatser, der afspejler andelen af de samlede budgetmidler, som er omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra a), og som skal tildeles hver af de tre specifikke transportmålsætninger, er fastlagt i del IV i bilag I til denne forordning. Kommissionen må ikke fravige disse vejledende procentsatser med mere end 5 procentpoint

3. I energisektoren skal CEF støtte projekter af fælles interesse, der har til formål at opfylde et eller flere af følgende mål:

a) øge konkurrenceevnen ved at fremme yderligere integration på det indre marked for energi og elektricitets- og gasnets interoperabilitet på tværs af grænserne. Opfyldelsen af dette mål måles efterfølgende på:

▼B

i) antallet af projekter, som reelt kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne hindringer

ii) begrænsning eller eliminering af medlemsstaternes isolation på energiområdet

iii) den procentuelle andel af elektricitet, der sendes over grænserne, i forhold til den installerede elektricitetsproduktionskapacitet i de pågældende medlemsstater

iv) priskonvergens på gas- og/eller elmarkederne i de berørte medlemsstater, og

v) den procentuelle andel af den højeste spidsbelastning i de to berørte medlemsstater, som er dækket af tovejs transmissionsforbindelser for gas

b) øge energiforsyningssikkerheden i Unionen

Opfyldelsen af dette mål måles efterfølgende ved:

i) antallet af projekter, som åbner mulighed for at diversificere forsyningskilder, leverandører og forsyningsruter

ii) antallet af projekter, der øger lagringskapaciteten

iii) systemers modstandsdygtighed under hensyn til antallet af forsyningsafbrydelser og deres varighed

iv) omfanget af undgået indskrænkning af vedvarende energi

v) forbindelsen til isolerede markeder med mere diversificerede forsyningskilder

vi) den optimale anvendelse af energiinfrastrukturaktiver

c) bidrage til bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse, bl.a. ved at integrere energi fra vedvarende energikilder i transmissionsnettet og ved at udvikle intelligente energinet og CO_2-net.

Opfyldelsen af dette mål måles efterfølgende ved:

i) mængden af elektricitet fra vedvarende energikilder, der overføres fra produktionssteder til større forbrugscentre og lageranlæg

ii) omfanget af undgået indskrænkning af vedvarende energi

iii) antallet af iværksatte projekter vedrørende intelligente net, der har fået støtte fra CEF, og de efterspørgselsreaktioner, som de har medført

iv) antallet af sparede CO2-emissioner takket være projekter, der har modtaget støtte fra CEF.

▼B

Indikatorerne i dette afsnit, der anvendes til den efterfølgende måling af opfyldelsen af målene, udgør ikke udvælgelses- eller støtteberettigelseskriterier for støtteaktioner fra CEF.

Betingelserne for at være berettiget til at opnå finansiel støtte fra Unionen til projekter af fælles interesse er fastsat i artikel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013, og udvælgelseskriterierne for projekter af fælles interesse er fastsat i artikel 4 i nævnte forordning.

4. I telekommunikationssektoren skal CEF fremme aktioner, der har til formål at opfylde de mål, der er fastlagt i en forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren.

Artikel 5

Budget

1. Finansieringsrammen for gennemførelsen af CEF er for perioden 2014 til 2020 fastsat til 33 242 259 000 EUR ([1]) i løbende priser. Beløbet fordeles således:

a) transportsektoren: 26 250 582 000 EUR, hvoraf de 11 305 500 000 EUR skal overføres fra Samhørighedsfonden og anvendes i overensstemmelse med denne forordning, og udelukkende i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden

b) telekommunikationssektoren: 1 141 602 000 EUR

c) energisektoren: 5 850 075 000 EUR

Disse beløb berører ikke anvendelsen af fleksibilitetsmekanismen, der er fastlagt i henhold til Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 ([2]).

2. Finansieringsrammen for gennemførelsen af CEF dækker udgifter vedrørende:

a) aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse, og programstøtteaktioner, jf. artikel 7

b) programstøtteaktioner, som er nødvendige for at sikre overgangen mellem CEF og de foranstaltninger, som er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 680/2007, på op til 1 % af finansieringsrammen. Omkostningerne i forbindelse med forvaltningsorganet er også omfattet af dette loft.

([1]) Finansieringsrammen for CEF for perioden 2014-2020 i faste 2011-priser er 29 300 000 000 EUR fordelt som følger: 23 174 000 000 EUR, herunder 10 000 000 000 EUR til samhørighedslande (transport), 5 126 000 000 EUR (energi), 1 000 000 000 EUR (telekommunikation).

([2]) Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 af 2. december 2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884).

▼B

3. Efter den midtvejsvurdering, der er omhandlet i artikel 27, stk. 1, kan Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen overføre bevillinger mellem transport-, telekommunikations- og energisektorerne af den tildeling, der er fastsat i stk. 1, bortset fra beløbet på 11 305 500 000 EUR fra Samhørighedsfonden, som er afsat til at finansiere transportrelaterede projekter i de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden.

4. De årlige bevillinger godkendes af Europa-Parlamentet og Rådet inden for den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020.

KAPITEL II

Finansieringsformer og finansielle bestemmelser

Artikel 6

Former for finansiel støtte

1. CEF skal gennemføres via en eller flere af de former for finansiel støtte, som er fastsat ved forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, navnlig tilskud, offentlige udbud og finansielle instrumenter.

2. Med henblik på denne forordning fastlægger de i artikel 17 omhandlede arbejdsprogrammer formerne for finansiel støtte, dvs. tilskud, offentlige udbud og finansielle instrumenter.

3. Kommissionen kan, med forbehold af en cost-benefit-analyse, overlade en del af gennemførelsen af CEF til de organer, der er omhandlet i artikel 58, stk. 1, litra a), og artikel 62 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, navnlig til forvaltningsorganet, under hensyntagen til behovet for en optimal og effektiv forvaltning af CEF i alle transport-, telekommunikations- og energisektorerne. Kommissionen kan også overlade en del af gennemførelsen af CEF til de organer, der er omhandlet i artikel 58, stk. 1, litra c), i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Artikel 7

Støtteberettigelse og betingelser for finansiel støtte

1. Kun foranstaltninger, der bidrager til projekter af fælles interesse i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1315/2013 og (EU) nr. 347/2013 og en forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren, samt programstøtteaktioner er berettiget til støtte via Unionens finansielle støtte i form af tilskud, offentlige udbud og finansielle instrumenter.

2. Inden for transportsektoren er det alene aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1315/2013, og programstøtteaktioner, som er berettigede til finansiel støtte fra Unionen i form af offentlige udbud og finansielle instrumenter efter nærværende forordning. Det er alene følgende, som kan komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i form af et tilskud i henhold til nærværende forordning:

▼B

a) aktioner til fuldførelse af hovednettet i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, herunder ibrugtagning af nye teknologier og innovation i overensstemmelse med artikel 33 i nævnte forordning og projekter og horisontale prioriteter, der er identificeret i del I i bilag I til nærværende forordning

b) aktioner til fuldførelse af det samlede net i overensstemmelse med til kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013, når sådanne aktioner bidrager til at slå bro over manglende forbindelser, lette trafikstrømme på tværs af grænserne eller fjerne flaskehalse, og som også bidrager til udviklingen af hovednettet eller sammenkobler hovednettets korridorer, eller, når sådanne aktioner bidrager til udbygning af ERTMS på hovedruter for godstogskorridorer som defineret i bilaget til forordning (EU) nr. 913/2010, op til højst 5 % af finansieringsrammen til transportsektoren, jf. artikel 5 i nærværende forordning

c) undersøgelser i relation til projekter af fælles interesse som defineret i artikel 8, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EU) nr. 1315/2013

d) undersøgelser i relation til grænseoverskridende prioriterede projekter, der er omfattet af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU ([1])

e) aktioner til støtte for projekter af fælles interesse, jf. artikel 8, stk. 1, litra a), d) og e) i forordning (EU) nr. 1315/2013

f) aktioner til gennemførelse af transportinfrastruktur i knudepunkter i hovednettet, herunder byknudepunkter, som defineret i artikel 41 i forordning (EU) nr. 1315/2013

g) aktioner til støtte for trafiktelematiksystemer i overensstemmelse med artikel 31 i forordning (EU) nr. 1315/2013

h) aktioner til støtte for godstransporttjenester i overensstemmelse med artikel 32 i forordning (EU) nr. 1315/2013

i) aktioner til at mindske banegodstrafikstøj, herunder ved efterfølgende tilpasning af eksisterende rullende materiel i samarbejde med bl.a. jernbaneindustrien

j) programstøtteaktioner

k) aktioner til gennemførelse af en sikker infrastruktur i overensstemmelse med artikel 34 i forordning (EU) nr. 1315/2013

l) aktioner til støtte for sømotorveje, jf. artikel 21 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Transportrelaterede aktioner i forbindelse med en grænseoverskridende strækning eller en del af en sådan strækning kan kun opnå støtte fra Unionen, hvis der foreligger en skriftlig aftale mellem de berørte medlemsstater eller mellem de berørte medlemsstater og tredjelande om den fuldstændige færdiggørelse af den grænseoverskridende strækning.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1)

▼B

3. Inden for energisektoren er alle aktioner til gennemførelse af de projekter af fælles interesse, der vedrører de prioriterede korridorer og områder, der er omhandlet i del II i bilaget til denne forordning, og som opfylder betingelserne i artikel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013, samt programstøtteaktioner, berettigede til Unionens finansielle støtte i form af finansielle instrumenter, offentlige udbud og tilskud i medfør af denne forordning.

For at give mulighed for den mest effektive anvendelse af Unionens budget med henblik på at forbedre multiplikatoreffekten af Unionens finansielle støtte yder Kommissionen finansiel støtte som en prioritet i form af finansielle instrumenter, når det er hensigtsmæssigt, med forbehold af markedsudbredelsen og under overholdelse af loftet over anvendelsen af finansielle instrumenter i overensstemmelse med artikel 14, stk. 2, og artikel 21, stk. 4.

4. I telekommunikationssektoren er alle aktioner til gennemførelse af projekter af fælles interesse og programstøtteaktioner, der er identificeret i den relevante forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren, og som opfylder kriterierne for støtteberettigelse, der er fastsat i overensstemmelse med den pågældende forordning, berettiget til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til nærværende forordning som følger:

a) generiske tjenester, centrale tjenesteplatforme og programstøtteaktioner finansieres ved hjælp af tilskud og/eller offentlige udbud

b) aktioner inden for bredbåndsnet finansieres som hovedregel gennem finansielle instrumenter.

5. Aktioner med synergier mellem sektorer, som bidrager til projekter af fælles interesse, og som er støtteberettigede i henhold til mindst to af de forordninger, der er omhandlet i artikel 2, nr. 1, er kun berettigede til at modtage finansiel støtte i henhold til denne forordning med henblik på forslagsindkaldelser, som dækker flere sektorer, jf. artikel 17, stk. 7, hvis en sådan aktions komponenter og omkostninger klart kan inddeles pr. sektor som defineret i nærværende artikels stk. 2, 3 og 4.

KAPITEL III

Tilskud

Artikel 8

Former for tilskud og støtteberettigede omkostninger

1. Tilskud i medfør af denne forordning kan antage enhver af de former, der er omhandlet i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

I de i artikel 17 omhandlede arbejdsprogrammer fastsættes de former for tilskud, der må anvendes til at finansiere de pågældende aktioner.

2. Med forbehold af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 kan udgifter til aktioner som følge af projekter, der er opført i det første flerårige program og i de årlige arbejdsprogrammer være støtteberettigede fra den 1. januar 2014.

▼B

3. Udgifter kan kun være støtteberettigede, hvis de er påløbet i medlemsstaterne, medmindre det pågældende projekt af fælles interesse involverer et eller flere tredjelandes områder, og aktionen er absolut nødvendig for at nå målene for det pågældende projekt.

4. Omkostninger til udstyr og infrastruktur, som modtageren behandler som infrastrukturomkostninger, kan være støtteberettigede op til det samlede beløb.

5. Udgifter til miljøundersøgelser vedrørende miljøbeskyttelse og overholdelse af de relevante dele af EU-retten kan være støtteberettigede.

6. Udgifter til køb af jord er ikke en støtteberettiget omkostning, undtagen med midler, der er overført fra Samhørighedsfonden inden for transportsektoren i overensstemmelse med en forordning om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden.

7. Støtteberettigede omkostninger omfatter moms i overensstemmelse med artikel 126, stk. 3, litra c), i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Med hensyn til beløbet på 11 305 500 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden for at blive brugt i de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, følger støtteberettigelsesreglerne vedrørende moms de regler, der gælder for Samhørighedsfonden, der er omhandlet i en forordning om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden.

8. Regler om støtteberettigelse, hvad angår omkostninger, der afholdes af støttemodtagere, finder tilsvarende anvendelse på omkostninger, som afholdes af gennemførende organer.

Artikel 9

Betingelser for deltagelse

1. Forslag indgives af en eller flere medlemsstater eller, efter aftale med de berørte medlemsstater, af internationale organisationer, fællesforetagender og offentlige eller private foretagender eller organisationer, der er etableret i medlemsstaterne.

2. Forslag kan indgives af enheder, der ikke er juridiske personer i henhold til gældende national ret, hvis deres repræsentanter har beføjelse til at påtage sig retlige forpligtelser på deres vegne og frembyder en garanti for beskyttelsen af Unionens finansielle interesser svarende til den garanti, som juridiske personer frembyder.

3. Forslag, som indgives af fysiske personer, er ikke støtteberettigede.

▼B

4. Når det er nødvendigt for at nå målene for et givet projekt af fælles interesse, og når deres deltagelse er behørigt begrundet, må tredjelande og enheder, der er etableret i tredjelande, deltage i aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse.

De må ikke modtage finansiel støtte i henhold til nærværende forordning bortset fra tilfælde, hvor det er absolut nødvendigt for at nå målene for et givet projekt af fælles interesse.

5. Flerårige og årlige arbejdsprogrammer, jf. artikel 17, må indeholde yderligere særlige regler om forelæggelse af forslag.

Artikel 10

Finansieringssatser

1. Undtagen i de tilfælde, der er omhandlet i forordning (EU) nr. 966/2012, skal forslag udvælges på grundlag af forslagsindkaldelser på grundlag af de arbejdsprogrammer, der er nævnt i nærværende forordnings artikel 17.

2. I transportsektoren må størrelsen af Unionens finansielle støtte ikke overstige:

a) med hensyn til tilskud til undersøgelser: 50 % af de støtteberettigede omkostninger

b) med hensyn til tilskud til anlægsarbejde:

i) for jernbanenet og vejnet i medlemsstater, der ikke har noget jernbanenet på deres område, eller i en medlemsstat, eller en del heraf, med et isoleret net uden godstogstransport over lange afstande: 20 % af de støtteberettigede omkostninger; finansieringssatsen kan forhøjes til højst 30 % for aktioner, der specifikt vedrører flaskehalse og til 40 % for aktioner, der vedrører grænseoverskridende strækninger, og aktioner, der forbedrer jernbanernes interoperabilitet

ii) for indre vandveje: 20 % af de støtteberettigede omkostninger; finansieringssatsen kan forhøjes til højst 40 % for aktioner til afhjælpning af flaskehalse og til højst 40 % for aktioner, der vedrører grænseoverskridende strækninger

iii) for indlandstransport, forbindelser til og udvikling af multimodale logistiske platforme, herunder forbindelser til indlands- og søhavne og lufthavne samt udviklingen af havne: 20 % af de støtteberettigede omkostninger

iv) for aktioner til at mindske banegodstrafikstøj, herunder ved efterfølgende tilpasning af eksisterende rullende materiel: 20 % af de støtteberettigede omkostninger op til et kombineret loft på 1 % af budgetmidlerne, jf. artikel 5, stk.1, litra a)

▼B

v) for forbedring af adgangen til transportinfrastruktur for handicappede: 30 % af de støtteberettigede omkostninger ved tilpasningsarbejder, som i intet tilfælde må overstige 10 % af de samlede støtteberettigede anlægsomkostninger

vi) for aktioner, der støtter ny teknologi og innovation for alle transportformer: 20 % af de støtteberettigede omkostninger

vii) for aktioner til støtte for grænseoverskridende vejstrækninger: 10 % af de støtteberettigede omkostninger

c) med hensyn til tilskud til trafiktelematiksystemer og -tjenester:

i) for landbaserede komponenter af ERTMS, af SESAR-system, af RIS og af VTMIS: 50 % af de støtteberettigede omkostninger

ii) for landbaserede komponenter af ITS i vejtransportsektoren: 20 % af de støtteberettigede omkostninger

iii) for indbyggede komponenter i ERTMS: 50 % af de støtteberettigede omkostninger

iv) for indbyggede komponenter i SESAR-system, RIS, VTMIS og ITS i vejtransportsektoren: 20 % af de støtteberettigede omkostninger op til et kombineret loft på 5 % af budgetmidlerne, jf. artikel 5, stk.1, litra a)

v) for aktioner til støtte for udvikling af motorveje til søs: 30 % af de støtteberettigede omkostninger.

Kommissionen skaber gunstige betingelser for udviklingen af projekter, der involverer motorveje til søs, sammen med tredjelande

vi) for trafiktelematiksystemer, foruden de systemer, der er nævnt i nr. i)-iv), godstransporttjenester og sikre parkeringsfaciliteter i hovedvejnettet: 20 % af de støtteberettigede omkostninger.

3. I energisektoren må størrelsen af Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger til undersøgelser og/eller anlægsarbejde. Finansieringssatserne kan forhøjes til højst 75 % for aktioner, der på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 14, stk. 2, i forordning (EU) nr. 347/2013, skaber en høj grad af forsyningssikkerhed regionalt eller i hele Unionen, styrker solidariteten i Unionen eller vedrører meget innovative løsninger.

4. I telekommunikationssektoren må størrelsen af Unionens finansielle støtte ikke overstige:

a) for aktioner inden for generiske tjenester: 75 % af de støtteberettigede omkostninger

b) for horisontale aktioner, herunder kortlægning af infrastruktur, parvist samarbejde og teknisk bistand: 75 % af de støtteberettigede omkostninger.

▼B

De centrale tjenesteplatforme finansieres typisk ved hjælp af offentlige udbud. I undtagelsestilfælde kan de finansieres med et tilskud, der dækker op til 100 % af de støtteberettigede omkostninger, uden at dette berører medfinansieringsprincippet.

5. Finansieringssatser kan øges med op til 10 procentpoint i forhold til procentsatserne i stk. 2, 3 og 4 for aktioner med synergier mellem mindst to af de sektorer, der er omfattet af CEF. Denne stigning gælder ikke for finansieringssatser, der er omhandlet i artikel 11.

6. Størrelsen af den finansielle støtte, der tildeles de udvalgte aktioner, fastlægges på grundlag af en cost-benefit-analyse af hvert projekt, de disponible EU-budgetmidler og behovet for at give EU-finansieringen den størst mulige løftestangseffekt.

Artikel 11

Specifikke indkaldelser med hensyn til midler, som er overført fra Samhørighedsfonden i transportsektoren

1. Hvad angår beløbet på 11 305 500 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden for at blive brugt udelukkende i de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, iværksættes særlige indkaldelser af projekter til fuldførelse af hovednettet, eller af projekter og horisontale prioriteter som defineret i del I i bilaget, udelukkende i medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden.

2. De gældende regler for transportsektoren i henhold til denne forordning anvendes på sådanne særlige indkaldelser. Indtil den 31. december 2016 skal udvælgelsen af støtteberettigede projekter overholde de nationale tildelinger i henhold til Samhørighedsfonden. Med virkning fra den 1. januar 2017 stilles midler, som overføres til CEF, og som ikke er øremærket til et transportinfrastrukturprojekt, til rådighed for alle medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, med henblik på finansiering af transportinfrastrukturprojekter i overensstemmelse med denne forordning.

3. Med henblik på at støtte medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, og som kan have vanskeligt ved at udforme projekter, der har den fornødne modenhed og/eller kvalitet samt en tilstrækkelig merværdi for Unionen, lægges der særlig vægt på programstøtteaktioner, der sigter på at styrke den institutionelle kapacitet og de offentlige forvaltningers og tjenesteydelsers effektivitet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af projekter, jf. listen i del I i bilaget. For at sikre den størst mulige udnyttelse af de overførte midler i alle de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, kan Kommissionen iværksætte supplerende indkaldelser af forslag.

4. Beløbet på 11 305 500 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden, må først anvendes til at indgå forpligtelser for budgetmidler til finansielle instrumenter i medfør af denne forordning fra den 1. januar 2017. Fra denne dato må beløbet på 11 305 500 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden, anvendes til at indgå forpligtelser for budgetmidler til projekter, for hvilke de bemyndigede enheder allerede har indgået aftalemæssige forpligtelser.

▼B

5. Uanset artikel 10 og med hensyn til beløbet på 11 305 500 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden for udelukkende at blive brugt i de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, følger de maksimale finansieringssatser de satser, der gælder for Samhørighedsfonden som omhandlet i en forordning om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden for så vidt angår følgende:

a) aktioner vedrørende tilskud til undersøgelser

b) aktioner vedrørende tilskud til anlægsarbejde:

   i) jernbanetrafik og indlandsskibsfart

   ii) aktioner til støtte for grænseoverskridende vejstrækninger og, for så vidt angår medlemsstater, der ikke har jernbaner, for TEN-T-vejnettet

   iii) aktioner i forbindelse med indlandstransport, forbindelser til og udvikling af multimodale logistiske platforme, herunder forbindelser til flod-, kanal- og søhavne samt lufthavne, herunder automatiske faciliteter til skift af sporvidde og udbygningen af havne, herunder isbrydningskapacitet samt forbindelsespunkter, idet der særlig lægges vægt på jernbaneforbindelser med undtagelse af medlemsstater, der ikke har jernbaner.

c) aktioner vedrørende tilskud til telematiksystemer og -tjenester:

   i) ERTMS, RIS og VTMIS, SESAR-systemet og ITS for vejtransportsektoren

   ii) andre telematiksystemer.

   iii) aktioner til fremme af udviklingen af motorveje til søs:

d) aktioner vedrørende tilskud til støtte for nye teknologier og innovation vedrørende alle transportformer.

Artikel 12

Annullering, nedsættelse, suspension og ophævelse af støtten

1. Undtagen i behørigt begrundede tilfælde annullerer Kommissionen finansiel støtte til undersøgelser, der ikke er påbegyndt senest et år efter den startdato, der er fastsat i betingelserne for støttetildelingen, eller senest to år efter denne dato for så vidt angår alle de øvrige aktioner, som er berettigede til finansiel støtte i henhold til denne forordning.

▼B

2. Kommissionen kan suspendere, nedsætte, inddrive eller ophæve finansiel støtte i overensstemmelse med betingelserne i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 eller efter en evaluering af fremskridt i henseende til projektet, navnlig i tilfælde af alvorlige forsinkelser af aktionens gennemførelse.

3. Kommissionen kan anmode om at den tildelte finansielle støtte helt eller delvis tilbagebetales, hvis aktionen, som støtten var tiltænkt, ikke er gennemført inden to år fra den gennemførelsesdato, der er fastsat i betingelserne for støttetildelingen.

4. Inden Kommissionen træffer nogen af de i nærværende artikels stk. 1, 2 og 3 nævnte afgørelser, undersøger den sagen indgående i samråd med de organer, der er nævnt respektivt i artikel 6, stk. 3, og hører de berørte støttemodtagere, således at de får mulighed for at fremsætte deres bemærkninger inden for en rimelig frist. Efter midtvejsvurderingen meddeler Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet alle de afgørelser, den træffer i forbindelse med vedtagelsen af de årlige programmer, der er omhandlet i artikel 17.

KAPITEL IV

Offentlige indkøbsaftaler

Artikel 13

Offentlige indkøbsaftaler

1. I procedurerne for offentlige indkøbsaftaler, der gennemføres af Kommissionen eller et af de i artikel 6, stk. 3, nævnte organer på egne vegne eller sammen med medlemsstaterne:

a) kan der foreskrives specifikke betingelser – såsom det sted, hvor de indkøbte aktiviteter skal finde sted – når sådanne betingelser er behørigt begrundede i målene med aktionerne og forudsat, at disse betingelser ikke strider mod principperne for Unionens og nationale offentlige indkøbsaftaler

b) kan det tillades at foretage flere tildelinger af kontrakter inden for samme procedure ("valg af flere leverandører").

2. Hvis det er behørigt begrundet og påkrævet af hensyn til gennemførelsen af aktionerne, kan stk. 1 også finde anvendelse på indkøbsprocedurer, der foretages af modtagere af tilskud.

KAPITEL V

Finansielle instrumenter

Artikel 14

Typer af finansielle instrumenter

1. Finansielle instrumenter, der er oprettet i henhold til afsnit VIII i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, kan anvendes til at lette adgangen til finansiering for enheder, som gennemfører aktioner,

▼B

der bidrager til projekter af fælles interesse som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013 og (EU) nr. 347/2013 og i en forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren samt til opfyldelsen af disses mål. De finansielle instrumenter skal være baseret på forhåndsvurderinger af markedssvigt eller suboptimale investeringsforhold og investeringsbehov. De væsentligste bestemmelser, vilkår og procedurer for hvert finansielt instrument fastsættes i del III i bilag I til nærværende forordning.

2. Det samlede bidrag til de finansielle instrumenter fra Unionens budget må ikke overstige 10 % af den samlede finansieringsramme for CEF, jf. artikel 5, stk.1.

3. Alle finansielle instrumenter, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 680/2007 og risikodelingsinstrumentet for projektobligationer, der er oprettet ved afgørelse nr. 1639/2006/EF, kan om fornødent og efter forudgående evaluering lægges sammen med dem, der er oprettet i henhold til denne forordning.

Sammenlægningen af projektobligationer indgår i den interimsrapport, der udarbejdes i andet halvår af 2013 som fastsat i forordning (EF) nr. 680/2007 og i afgørelse nr. 1639/2006/EF. Initiativet med projektobligationer indledes gradvis og inden for et loft på 230 000 000 EUR i løbet af 2014 og 2015. Den fulde gennemførelse af initiativet underkastes en uafhængig fuld evaluering, der skal udføres i 2015, som fastsat i forordning (EF) nr. 680/2007 og i afgørelse nr. 1639/2006/EF. På baggrund af denne evaluering og under hensyntagen til alle valgmuligheder skal Kommissionen overveje at foreslå hensigtsmæssige reguleringsmæssige ændringer, herunder lovgivningsmæssige ændringer, navnlig hvis den forventede markedsudbredelse ikke er tilfredsstillende, eller såfremt tilstrækkelige alternative kilder til langsigtet gældsfinansiering bliver tilgængelige.

4. Følgende finansielle instrumenter må benyttes:

a) egenkapitalinstrumenter, såsom investeringsfonde med fokus på at skaffe risikovillig kapital til aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse

b) lån og/eller garantier, der ophjælpes med risikodelingsinstrumenter, herunder kreditforbedringsmekanismen for projektobligationer, der støtter individuelle projekter eller projektporteføljer, som udstedes af et finansieringsinstitut for dets egne midler sammen med et bidrag fra Unionen for at tilvejebringe kapital og/eller kapitaltildelingen

Artikel 15

Betingelser for tildeling af finansiel støtte via finansielle instrumenter

1. Aktioner, der støttes gennem finansielle instrumenter, udvælges ud fra deres modenhed, idet det tilstræbes at opnå en diversificering på sektorer i overensstemmelse med artikel 3 og 4 tillige med en geografisk balance blandt medlemsstaterne. Aktionerne skal:

▼B

a) give europæisk merværdi

b) opfylde Europa 2020-strategiens mål

c) have en løftestangseffekt i forhold til EU-støtten, dvs. tage sigte på at generere en samlet investering, som overstiger størrelsen af Unionens bidrag i henhold til de indikatorer, der er fastsat på forhånd.

2. Unionen, medlemsstaterne og andre investorer kan yde finansiel støtte som supplement til bidrag, der modtages i kraft af finansielle instrumenter, forudsat at Kommissionen godkender eventuelle ændringer af kriterierne for aktioners støtteberettigelse og/eller instrumentets investeringsstrategi, der kan være påkrævet af hensyn til det supplerende bidrag.

3. De finansielle instrumenter skal søge at forstærke multiplikatoreffekten af Unionens finansielle støtte ved at tiltrække ekstra midler fra private investorer. De må gerne skabe et acceptabelt afkast for at opfylde andre partneres eller investorers mål, idet de samtidig søger at bevare værdien af aktiver, som Unionens budget tilvejebringer.

4. Finansielle instrumenter i henhold til denne forordning, kan kombineres med tilskud, der finansieres over Unionens budget.

5. Kommissionen kan fastsætte supplerende betingelser i de i artikel 17 omhandlede arbejdsprogrammer, alt efter transport-, telekommunikations- og energisektorernes særlige behov.

Artikel 16

Aktioner i tredjelande

Aktioner i tredjelande kan støttes gennem de finansielle instrumenter, hvis aktionerne er nødvendige for at gennemføre et projekt af fælles interesse.

KAPITEL VI

Programmering, gennemførelse og kontrol

Artikel 17

Flerårige og/eller årlige arbejdsprogrammer

1. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter særskilte flerårige og årlige arbejdsprogrammer for transport-, telekommunikations- og energisektorerne. Kommissionen kan også vedtage flerårige og årlige arbejdsprogrammer, som dækker mere end en sektor. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

2. Kommissionen tager de flerårige arbejdsprogrammer op til fornyet overvejelse som minimum midtvejs. Efter behov reviderer den det flerårige arbejdsprogram ved en gennemførelsesretsakt. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

▼B

3. Kommissionen vedtager de flerårige arbejdsprogrammer i transportsektoren for projekter af fælles interesse som anført i del I i bilag I.

Beløbet i finansieringsrammen skal udgøre mellem 80 % og 85 % af de i artikel 5, stk. 1, litra a),

nævnte budgetmidler. De projekter, der er beskrevet i del I i bilag I, er ikke bindende for medlemsstaterne, når de træffer programplanlægningsbeslutninger. Beslutningen om at gennemføre disse projekter henhører under medlemsstaternes kompetenceområde og afhænger af mulighederne for offentlig finansiering og af deres socioøkonomiske levedygtighed i overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

4. Kommissionen vedtager de årlige arbejdsprogrammer for transport-, telekommunikations- og energisektorerne for projekter af fælles interesse, der ikke er omfattet af de flerårige arbejdsprogrammer.

5. Kommissionen fastsætter, når den vedtager flerårige og sektorspecifikke årlige arbejdsprogrammer, udvælgelses- og tildelingskriterier i overensstemmelse med de fastlagte mål og prioriteter i artikel 3 og 4 i denne forordning og i forordning (EU) nr. 1315/2013 og (EU) nr. 347/2013 eller en forordning om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktursektoren. Kommissionen tager ved fastlæggelsen af tildelingskriterierne hensyn til de generelle retningslinjer i del V i bilag I til denne forordning.

6. Inden for energisektoren skal der i de første to årlige arbejdsprogrammer lægges særlig vægt på projekter af fælles interesse og tilknyttede aktioner, der sigter på at bringe energiisolationen til afslutning og eliminere energiflaskehalse samt på gennemførelsen af det indre marked for energi.

7. Arbejdsprogrammerne skal koordineres på en sådan måde, at synergien mellem transport, energi og telekommunikation udnyttes, navnlig på områderne intelligente energinet, elektrisk mobilitet, intelligente og bæredygtige transportsystemer, fælles adgangsrettigheder eller sammenkobling af infrastrukturer. For aktioner, der er berettiget til støtte i medfør af artikel 7, stk. 5, vedtager Kommissionen mindst én forslagsindkaldelse, som dækker flere sektorer, idet de finansielle beløb til de respektive sektorer vægtes efter den enkelte sektors relative deltagelse i de støtteberettigede omkostninger for de aktioner, der er udvalgt til finansiering under CEF.

Artikel 18

Tildeling af finansiel støtte fra Unionen

1. Efter hver forslagsindkaldelse på grundlag af et flerårigt eller årligt arbejdsprogram, jf. artikel 17, træffer Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 25 afgørelse om størrelsen af den finansielle støtte, der tildeles til de udvalgte projekter eller til dele heraf. Kommissionen fastlægger de nærmere betingelser og metoder for deres gennemførelse.

▼B

2. Kommissionen underretter de berørte støttemodtagere og medlemsstater om enhver tildeling af finansiel støtte.

Artikel 19

Årlige rater

Kommissionen kan opdele budgetforpligtelserne i årlige rater. I så fald udbetaler den de årlige rater under hensyn til de støttemodtagende aktioners forløb, deres beregnede behov og de disponible budgetmidler.

Kommissionen meddeler modtagerne af tilskud, de berørte medlemsstater og, såfremt dette gælder for finansielle instrumenter, de berørte finansielle institutioner en vejledende tidsplan for udbetalingen af de forskellige årlige rater.

Artikel 20

Fremførsler af årlige bevillinger

Bevillinger, der ikke er udnyttet ved udgangen af det regnskabsår, for hvilket de er opført, fremføres i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 966/2012.

Artikel 21

Delegerede retsakter

1. Med forbehold for den eller de pågældende medlemsstaters godkendelse som fastsat i artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 26 vedrørende ændring af del I i bilag I til nærværende forordning for at tage hensyn til ændrede finansieringsprioriteter i de transeuropæiske net og ændringer vedrørende projekter af fælles interesse udpeget i forordning (EU) nr. 1315/2013. Når Kommissionen ændrer del I i bilag I til nærværende forordning, skal den sikre:

a) at projekterne af fælles interesse i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1315/2013 kan gennemføres helt eller delvis under den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020

b) at ændringerne er i overensstemmelse med de kriterier for støtteberettigelse, der er fastsat i nærværende forordnings artikel 7

c) hvad angår del I i bilag I til nærværende forordning, at alle strækninger omfatter infrastrukturprojekter, hvis gennemførelse kræver, at de inddrages i et flerårigt arbejdsprogram i henhold til artikel 17, stk. 3, uden at tilpasningen af hovednetkorridorerne ændres.

▼B

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 vedrørende ændring af de væsentligste bestemmelser, vilkår og procedurer i del III i bilag I til denne forordning om Unionens bidrag til de respektive finansielle instrumenter oprettet indenfor de i del III i bilag I til denne forordning anførte rammer for lån eller egenkapital, i overensstemmelse med resultaterne af interimsrapporten og den fulde, uafhængige evaluering af pilotfasen af Europa 2020-initiativet med projektobligationer oprettet i henhold til afgørelse nr. 1639/2006/EF og forordning (EF) nr. 680/2007 samt for at tage hensyn til ændrede markedsvilkår med henblik på en optimering af udformningen og gennemførelsen af de finansielle instrumenter i henhold til nærværende forordning.

Ved ændring af del III i bilag I til nærværende forordning i de i første afsnit anførte tilfælde sikrer Kommissionen til enhver tid:

a) at ændringerne foretages i overensstemmelse med kravene i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, herunder den forhåndsevaluering, der er omhandlet i nævnte forordnings artikel 140, stk. 2, litra f), og

b) at ændringerne begrænses til:

i) ændring af tærsklen for den efterstillede lånefinansiering, jf. punkt I.1.a og punkt I.1.b i del III i bilag I til denne forordning med henblik på at opnå diversificering på sektorer og geografisk balance på tværs af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 15.

ii) ændring af tærsklen for den foranstående lånefinansiering, jf. punkt I.1.a i del III i bilag I til denne forordning, med henblik på at opnå diversificering på sektorer og geografisk balance på tværs af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 15.

iii) en kombination med andre finansieringskilder, jf. punkt I.3 og punkt II.3 i del III i bilag I

iv) de udvalgte bemyndigede enheder anført i punkt I.4 og punkt II.4 i del III i bilag I, og

v) prisfastsættelse, risiko- og indtægtsdeling, jf. punkt I.6 og punkt II.6 i del III i bilag I.

3. I transportsektoren og inden for de i artikel 3 anførte overordnede målsætninger samt de i artikel 4, stk. 1, litra a), nævnte sektorspecifikke mål tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter overensstemmelse med artikel 26, som nærmere fastsætter retningslinjer for de finansieringsprioriteter, der i løbet af CEF's varighed skal afspejles i arbejdsprogrammerne som omhandlet i artikel 17, for de støtteberettigede aktioner i medfør af artikel 7, stk. 2. Kommissionen vedtager en delegeret retsakt senest den 22. december 2014.

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 for at hæve det i artikel 14, stk. 2, fastlagte loft op til 20 %, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

▼B

i) evalueringen af pilotfasen i initiativet med projektobligationer, som gennemføres i 2015, er positiv, og

ii) udnyttelsen af finansielle instrumenter overstiger 8 % med hensyn til forpligtelser i forbindelse med projektkontrakter.

5. Viser det sig nødvendigt at fravige tildelingen til en specifik transportmålsætning med mere end fem procentpoint, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 26 for at ændre de vejledende procentsatser som fastsat i del IV i bilag I.

6. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 26 med henblik på ændring af listen over generelle retningslinjer i del V i bilag I som der skal tages hensyn til ved fastsættelsen af kriterier for tildeling, så listen afspejler midtvejsevalueringen af denne forordning eller de konklusioner, der drages af dens gennemførelse. Dette skal ske på en måde, der er forenelig med de respektive sektorspecifikke retningslinjer.

Artikel 22

Støttemodtagernes og medlemsstaternes ansvar

Støttemodtagerne og medlemsstaterne træffer på deres respektive ansvarsområder, og uden at det berører de forpligtelser, der påhviler modtagerne i henhold til de betingelser, der gælder for tilskud, foranstaltninger til så vidt muligt at gennemføre projekterne af fælles interesse, der modtager finansiel støtte fra Unionen i medfør af denne forordning.

Medlemsstaterne forestår den tekniske overvågning af og den finansielle kontrol med aktionerne i nært samarbejde med Kommissionen og attesterer, at de udgiftsbeløb, der er afholdt i forbindelse med projekter eller dele heraf, er udbetalt, og at udbetalingen var i overensstemmelse med de relevante bestemmelser. Medlemsstaterne kan anmode Kommissionen om at deltage ved kontrol på stedet og inspektioner.

Medlemsstaterne oplyser årligt Kommissionen - hvis relevant gennem et interaktivt geografisk og teknisk informationssystem om fremskridt med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og investeringerne til dette formål, herunder hvor stor en del af støtten der afsættes med henblik på at nå målene om klimaændringer. På dette grundlag offentliggør Kommissionen og opdaterer som minimum årligt oplysninger om de specifikke projekter under CEF.

Artikel 23

Overensstemmelse med Unionens politikker og lovgivning

I henhold til denne forordning finansieres udelukkende aktioner, som er i overensstemmelse med EU-retten og relevante EU-politikker.

▼B

Artikel 24

Beskyttelse af Unionens finansielle interesser

1. Kommissionen træffer egnede foranstaltninger for i forbindelse med gennemførelsen af foranstaltninger, der finansieres i henhold til denne forordning, at sikre, at Unionens finansielle interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, bestikkelse og andre ulovligheder, gennem effektiv kontrol og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb samt i givet fald gennem administrative og økonomiske sanktioner, der skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsens omfang og have en afskrækkende virkning.

2. Kommissionen eller dennes repræsentant og Revisionsretten har beføjelse til gennem bilagskontrol og kontrol på stedet at kontrollere foranstaltninger truffet af alle tilskudsmodtagere, gennemførende organer, kontrahenter eller underkontrahenter, som har modtaget midler fra Unionen i medfør af denne forordning.

3. Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) kan foretage undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet i overensstemmelse med de bestemmelser og procedurer, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 ([1]) og Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 ([2]), for at fastslå, om der har været tale om svig, bestikkelse eller enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Unionens finansielle interesser, i forbindelse med en aftale om tilskud eller en afgørelse om tilskud eller en kontrakt finansieret i henhold til nærværende forordning.

4. Med forbehold af stk. 1, 2 og 3 skal samarbejdsaftaler med tredjelande og med internationale organisationer, aftaler om tilskud og afgørelser om tilskud samt kontrakter, der følger af gennemførelsen af denne forordning, indeholde bestemmelser, som udtrykkeligt giver Kommissionen, Revisionsretten og OLAF beføjelse til at gennemføre sådanne revisioner og undersøgelser i overensstemmelse med deres respektive beføjelser.

AFSNIT II

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 25

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af CEF-Koordinationsudvalget. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 11. september 2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 og Rådets forordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 af 18.9.2013, s. 1).

([2]) Rådets Forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder (EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2).

▼B

3. Udvalget sikrer et horisontalt overblik over de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 17, for at sikre at de er sammenhængende, og at synergier mellem transport-, telekommunikations- og energisektorerne afdækkes, udnyttes og vurderes. Det skal navnlig tilstræbe at koordinere disse arbejdsprogrammer, så der åbnes mulighed for forslagsindkaldelser, som dækker flere sektorer.

Artikel 26

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 21, tillægges Kommissionen fra den 1. januar 2014 til den 31. december 2020.

3. Den i artikel 21 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 21 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for den frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 27

Evaluering

1. Senest den 31. december 2017 udarbejder Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne og de berørte støttemodtagere en evalueringsrapport, der forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet af Kommissionen, om opfyldelsen af målene for alle foranstaltninger (resultater og virkninger), effektiviteten af ressourceudnyttelsen og CEF'S europæiske merværdi, med henblik på at træffe afgørelse om videreførelse, ændring eller suspension af foranstaltningerne. Evalueringen skal også omfatte mulighederne for forenkling, foranstaltningernes interne og eksterne sammenhæng, den fortsatte relevans af alle mål samt deres bidrag til Unionens prioriterede mål om en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, herunder indvirkningen på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed. Evalueringsrapporten indeholder en vurdering af de stordriftsfordele, Kommissionen opnår på det finansielle, tekniske og menneskelige plan i forbindelse med forvaltningen af CEF samt i relevant omfang på det samlede antal projekter, som udnytter synergier mellem sektorerne. Denne evaluering skal også undersøge, hvordan de finansielle instrumenter kan effektiviseres. Evalueringsrapporten skal også tage hensyn til resultaterne af evalueringen vedrørende de tidligere foranstaltningers virkninger på lang sigt.

▼B

2. CEF skal tage hensyn til den uafhængige, gennemgribende evaluering af Europa 2020-initiativet med projektobligationer, som skal gennemføres i 2015. Kommissionen og medlemsstaterne tager på grundlag af denne evaluering stilling til relevansen af Europa 2020-initiativet med projektobligationer og dets effektivitet med hensyn til at øge investeringerne i prioriterede projekter og forbedre effektiviteten af Unionens udgifter.

3. Kommissionen foretager efterfølgende evalueringer i tæt samarbejde med medlemsstaterne og støttemodtagere. I forbindelse med den efterfølgende evaluering undersøges CEF's effektivitet og dens indvirkning på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed samt dens bidrag til Unionens prioriterede mål om en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst og omfanget og resultaterne af den støtte, der er anvendt med henblik på at nå målene på klimaforandringsområdet.

4. I evalueringerne skal der tages hensyn til fremskridtene målt i forhold til de resultatindikatorer, der er omhandlet i artikel 3 og 4.

5. Kommissionen meddeler konklusionerne af disse evalueringer til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

6. Kommissionen og medlemsstaterne kan med bistand fra eventuelle andre støttemodtagere foretage en evaluering af, hvordan de pågældende projekter er blevet gennemført, og af virkningen af deres gennemførelse, således at det kan bedømmes, om de fastsatte mål, herunder med henblik på beskyttelse af miljøet, er blevet nået.

7. Kommissionen kan anmode en medlemsstat, der berøres af et projekt af fælles interesse, om at fremlægge en særlig evaluering af aktioner og dertil knyttede projekter, der finansieres i medfør af denne forordning, eller hvis det er relevant, om at give den de oplysninger og den bistand, der er nødvendig for at udføre evalueringen af de pågældende projekter.

Artikel 28

Information, kommunikation og offentlig omtale

1. Støttemodtagerne og i givet fald de berørte medlemsstater drager omsorg for, at støtteforanstaltninger i henhold til denne forordning offentliggøres på passende gennemsigtig vis, således at offentligheden gøres opmærksom på Unionens rolle i forbindelse med gennemførelsen af projekterne.

2. Kommissionen gennemfører informations- og kommunikationstiltag angående CEF-projekter og -resultater. Ressourcer, der er tildelt til kommunikationsforanstaltninger i henhold til artikel 5, stk. 2, skal også bidrage til videreformidling udadtil af Unionens politiske prioriteter, i det omfang de har tilknytning til de generelle mål, jf. artikel 3.

▼B

Artikel 29

Ændring af forordning (EU) nr. 913/2010

I forordning (EU) nr. 913/2010 foretages følgende ændringer:

Bilaget til forordning (EU) nr. 913/2010 erstattes af teksten i bilag II til nærværende forordning. De reviderede godstogskorridorer er derfor fortsat omfattet af bestemmelserne i forordning (EU) nr. 913/2010.

Artikel 30

Overgangsbestemmelser

Denne forordning berører ikke fortsættelsen eller ændringen, herunder hel eller delvis annullering, af de pågældende projekter, indtil deres afslutning, eller af finansiel støtte ydet af Kommissionen i henhold til forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 eller anden regulering, som gælder for denne støtte den 31. december 2013, og som fortsat gælder for de pågældende aktioner, indtil de er afsluttet.

Artikel 31

Ophævede retsakter

Med forbehold af artikel 30 i denne forordning ophæves forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 med virkning fra den 1. januar 2014.

Artikel 32

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2014.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

DEL I

LISTE OVER FORHÅNDSUDPEGEDE PROJEKTER VEDRØRENDE HOVEDNETTET I TRANSPORTSEKTOREN

1. **Horisontale prioriteter**

Innovativ styring og tjenester	Fælles europæisk luftrum - SESAR-system
Innovativ styring og tjenester	Telematiksystemer til vej, jernbane, indre vandveje og fartøjer (ITS, ERTMS, RIS og VTMIS)
Innovativ styring og tjenester	Havne, motorveje til søs og lufthavne i hovednettet, sikker infrastruktur
Ny teknologi og innovation	Ny teknologi og innovation i henhold til artikel 33, litra a)-d), i forordning (EU) nr. 1315/2013

2. **Hovednetkorridorer**

Østersøen – Adriaterhavet

RETNING:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venedig – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Gdynia - Katowice	Jernbane	Anlægsarbejder
Gdynia, Gdańsk	Havne	Forbindelser mellem havne og (yderligere) udvikling af multimodale platforme
Warszawa - Katowice	Jernbane	Anlægsarbejder
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Jernbane	Anlægsarbejder
Świnoujście, Szczecin	Havn	Forbindelser mellem havne
Bielsko Biała – Žilina	Vej	Anlægsarbejder
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Jernbane	Anlægsarbejder, navnlig af de grænseoverskridende strækninger PL-CZ, CZ-AT, PL-SK og SK-AT, Brno-Přerov-linjen; (yderligere) udvikling af multimodale platforme og forbindelser mellem lufthavne og jernbaner

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venedig - Ravenna	Jernbane	Delvist anlæg af nye strækninger (Semmering base-tunnellen og Koralmjernbanestrækningen), opgradering af jernbanenettet; igangværende anlægsarbejder; (yderligere) udvikling af multimodale platforme; opgradering af den eksisterende tosporsstrækning mellem Udine - Cervignano og Trieste
Graz - Maribor - Pragersko	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder med henblik på et spor nummer to
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Havne	Forbindelser mellem havne og (yderligere) udvikling af multimodale platforme

Nordsøen - Østersøen

RETNING:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga– Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Den hviderussiske grænse – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Helsinki - Tallinn	Havne, motorveje til søs	Forbindelser mellem havne, (yderligere) udvikling af multimodale platforme og forbindelser mellem disse, isbryderkapacitet, motorveje til søs
Tallinn - Rīga- Kaunas - Warszawa	Jernbane	(Detail)undersøgelser med henblik på en fuldt interoperabel banestrækning med UIC-sporvidde; anlægsarbejder på en ny strækning vil blive påbegyndt før 2020; opgradering og ny linje på polsk område; forbindelser mellem jernbane og lufthave/havne, jernbane-vejterminaler, motorveje til søs
Ventspils – Rīga	Jernbane	Opgradering, forbindelser mellem havne, motorveje til søs
Klaipėda – Kaunas	Jernbane	Opgradering, forbindelser mellem havne, motorveje til søs
Kaunas – Vilnius	Jernbane	Opgradering, forbindelser mellem lufthavne, banegodsterminaler

▼B

Via Baltica-korridoren	Vej	Anlægsarbejder med henblik på grænseoverskridende strækninger (EE, LV, LT, PL)
Den hviderussiske grænse - Warszawa - Poznań – den tyske grænse	Jernbane	Anlægsarbejder på eksisterende strækning og undersøgelser med henblik på højhastighedstog
Den polske grænse - Berlin - Hannover – Amsterdam/ Rotterdam	Jernbane	Undersøgelser og opgradering af flere strækninger (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, vesttyske kanaler, Rhinen, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Indre vandveje	Undersøgelser, anlægsarbejder med henblik på forbedret sejlbarhed og opgradering af vandveje og sluser
Sluser ved Amsterdam & Amsterdam - Rijnkanaal	Indre vandveje	Undersøgelser af sluser i gang; havn: forbindelser (undersøgelser og anlægsarbejder, herunder opgradering af Beatrixslusen)

Middelhavet

RETNING:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venedig – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – den ukrainske grænse

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Algeciras - Madrid	Jernbane	Undersøgelser i gang, anlægsarbejder sættes i gang før 2015 og skal afsluttes i 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Jernbane	Opgradering af eksisterende strækninger (sporvidde, vigespor, perroner)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Jernbane	Anlægsarbejder 2014 - 2020
Barcelona	Havn	Jernbaneforbindelser til havn og lufthavn
Barcelona - Perpignan	Jernbane	Grænseoverskridende strækning, anlægsarbejder i gang, ny strækning færdig senest i 2015, opgradering af eksisterende strækning (sporvidde, vigespor, perroner)
Perpignan - Montpellier	Jernbane	Omkørselsvej Nîmes - Montpellier færdig i 2017, Montpellier - Perpignan i 2020

▼B

Lyon	Jernbane	Afhjælpning af flaskehalse i Lyon: undersøgelser og anlægsarbejder
Lyon – Avignon – Marseille	Jernbane	Opgradering
Lyon - Torino	Jernbane	Grænseoverskridende strækning, anlægsarbejder på basistunnel; undersøgelser og anlægsarbejder vedrørende adgangsveje;
Milano - Brescia	Jernbane	Delvis opgradering og delvis ny højhastighedsstrækning
Brescia - Venedig - Trieste	Jernbane	Anlægsarbejder på flere strækninger påbegyndes inden 2014 i synergi med opgraderinger af sammenfaldende strækninger som i Østersø-Adriaterhavskorridoren
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venedig – Ravenna/Trieste	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder
Cremona, Mantova, Venedig, Ravenna, Trieste	Flod- og kanalhavne	Forbindelser mellem havne og (yderligere) udvikling af multimodale platforme
Trieste - Divača	Jernbane	Undersøgelser og delvis opgradering i gang; grænseoverskridende strækning færdig efter 2020
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Jernbane	Undersøgelser og opgradering/delvis ny strækning
Rijeka – Zagreb – Budapest	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder (herunder opførelse af et nyt spor og spor nummer to mellem Rijeka og den ungarske grænse)
Rijeka	Havn	Opgradering og udvikling af infrastruktur og udvikling af multimodale platforme og forbindelser
Ljubljana – Zagreb	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Ljubljanajernbaneknudepunktet	Jernbane	Jernbaneknudepunkt Ljubljana, herunder multimodal platform; forbindelse mellem jernbane og lufthavn
Pragersko - Zalalövö	Jernbane	Grænseoverskridende strækning: undersøgelser og anlægsarbejder påbegyndes inden 2020
Lendava - Letenye	Vej	Grænseoverskridende opgradering
Boba - Székesfehérvár	Jernbane	Opgradering
Budapest-Miskolc - den ukrainske grænse	Jernbane	Opgradering
Vásárosnamény - den ukrainske grænse	Vej	Grænseoverskridende opgradering

Orienten/det østlige Middelhav

RETNING:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha - Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – den tyrkiske grænse

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piræus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Dresden – Praha	Jernbane	Undersøgelser vedrørende højhastighedstog
Praha	Jernbane	Opgradering, omfartsjernbane for gods; jernbaneforbindelse til lufthavn
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Indre vandveje	Undersøgelser vedrørende Elben og Vltava, anlægsarbejder med henblik på forbedret sejlbarhed og opgradering
Slusesystemet ved Děčín	Indre vandveje	Undersøgelser
Praha - Brno - Břeclav	Jernbane	Opgradering, inklusive jernbaneknudepunkt i Brno og multimodal platform
Břeclav – Bratislava	Jernbane	Grænseoverskridende opgradering
Bratislava – Hegyeshalom	Jernbane	Grænseoverskridende opgradering
Mosonmagyaróvár – den slovakiske grænse	Vej	Grænseoverskridende opgradering
Tata – Biatorbágy	Jernbane	Opgradering
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Jernbane	Opgradering i Ungarn næsten afsluttet, i gang i Rumænien
Vidin – Sofia – Burgas/den tyrkiske grænse Sofia - Thessaloniki - Athína/ Piræus	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; opgradering Sofia – Burgas/den tyrkiske grænse
Vidin – Craiova	Vej	Grænseoverskridende opgradering
Thessaloniki, Igoumenitsa	Havn	Opgradering og udvikling af infrastruktur, multimodale forbindelser
Athína/Piraeu/Heraklion – Lemesos	Havn, motorvej til søs	Havnekapacitet og multimodale forbindelser
Lemesos – Lefkosia	Havne og multimodale platforme	Opgradering af modal forbindelse, herunder sydlige banestrækning ved Lefkosia, undersøgelser og anlægsarbejder, trafikstyringssystemer
Lefkosia – Larnaca	Multimodale platforme	Multimodale forbindelser og telematiksystemer

▼B

Patras	Havn	Forbindelser mellem havne og (yderligere) udvikling af multimodale platforme
Athína - Patras	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder, forbindelser mellem havne

Skandinavien - Middelhavet

RETNING:

Den russiske grænse – Hamina/Kotka – Helsinki – Åbo/Nådendal – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Hamina/Kotka - Helsinki	Havn og jernbane	Forbindelser mellem havne, opgradering af jernbaner, isbryderkapacitet
Helsinki	Jernbane	Jernbaneforbindelse til lufthavn
Den russiske grænse - Helsinki	Jernbane	Anlægsarbejder i gang
Helsinki – Turku	Jernbane	Opgradering
Turku/Naantali - Stockholm	Havne, motorvej til søs	Forbindelser mellem havne, isbryderkapacitet
Stockholm - Malmö (Nordiske Trekant)	Jernbane	Anlægsarbejder i gang på specifikke strækninger
Trelleborg - Malmö – Göteborg – den norske grænse	Jernbane, havn, motorvej til søs	Anlægsarbejder, multimodale platforme og havnes forbindelser med oplandet
Femern	Jernbane	Undersøgelser i gang, anlægsarbejder vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt indledes i 2015
København - Hamburg via Femern: adgangsveje	Jernbane	Adgangsveje i Danmark fuldført senest 2020, adgangsveje i DE anlægges i to etaper: elektrificering af ét spor med færdiggørelsen af den faste forbindelse og to spor syv år senere
Rostock	Havne, motorvej til søs	Forbindelser mellem havne og jernbane; lavemissionsfærger; isbryderkapacitet
Rostock - Berlin - Nürnberg	Jernbane	Undersøgelser og opgradering
Hamburg/Bremen - Hannover	Jernbane	Undersøgelser i gang

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Jernbane	Anlægsarbejder i gang, afsluttes senest i 2017
München – Wörgl	Jernbane	Adgang til basistunnelen under Brenner og grænseoverskridende strækning: undersøgelser
Basistunnel under Brenner	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Fortezza - Verona	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Napoli - Bari	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Napoli – Reggio Calabria	Jernbane	Opgradering
Verona – Bologna	Jernbane	Opgradering i gang
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Havne	Forbindelser mellem havne og (yderligere) udvikling af multimodale platforme
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	Jernbane	Opgradering (resterende strækninger)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Havne, motorvej til søs	Forbindelser mellem havne
Valletta - Marsaxlokk	Havn og lufthavn	Opgradering af modal forbindelse, herunder Marsaxlokk-Luqa-Valletta
Bologna – Ancona	Jernbane	Opgradering

Rhinen - Alperne

RETNING:

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, HERUNDER PROJEKTER:

Genova	Havn	Forbindelser mellem havne
Genova - Milano/Novara - den schweiziske grænse	Jernbane	Undersøgelser; anlægsarbejder påbegyndes før 2020
Basel - Antwerpen/Rotterdam - Amsterdam	Indre vandveje	Anlægsarbejder med henblik på forbedret sejlbarhed
Karlsruhe - Basel	Jernbane	Anlægsarbejder i gang
Frankfurt - Mannheim	Jernbane	Undersøgelser i gang
Liège	Jernbane	Jernbaneforbindelse til havn og lufthavn
Rotterdam – Zevenaar	Jernbane	Undersøgelser i gang; opgradering

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Jernbane	Anlægsarbejder i gang
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - den tyske grænse	Jernbane	Opgradering

Atlanterhavet

RETNING:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lissabon – Madrid – Valladolid

Lissabon – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Højhastighedstog Sines/ Lissabon - Madrid	Jernbane og havne	Undersøgelser og anlægsarbejder i gang, opgradering af modale forbindelser i havnene i Sines/Lissabon
Højhastighedstog Porto - Lissabon	Jernbane	Undersøgelser i gang
Jernbaneforbindelse Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Jernbane	Grænseoverskridende: anlægsarbejder i gang
Jernbaneforbindelse Bergara - San Sebastián - Bayonne	Jernbane	Ventes afsluttet i Spanien i 2016, i Frankrig i 2020
Bayonne - Bordeaux	Jernbane	Offentlig høring i gang
Bordeaux - Tours	Jernbane	Anlægsarbejder i gang
Paris	Jernbane	Sydlig omfartsjernbane for højhastighedstog
Baudrecourt - Mannheim	Jernbane	Opgradering
Baudrecourt - Strasbourg	Jernbane	Anlægsarbejder i gang, afsluttes i 2016
Le Havre - Paris	Indre vandveje	Opgradering
Le Havre - Paris	Jernbane	Undersøgelser og opgradering
Le Havre	Havn og jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder vedrørende havnekapacitet, motorvej til søs og forbindelser

Nordsøen - Middelhavet

RETNING:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder; Baile Átha Cliath/Dublin Interconnector (DART)
Belfast	Havn, multimodale forbindelser	Opgradering
Glasgow - Edinburgh	Jernbane	Opgradering
Manchester – Liverpool	Jernbane	Opgradering og elektrificering, herunder Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Jernbane	Opgradering af godstogsforbindelsen
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Havne og jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder vedrørende havnekapacitet, motorvej til søs og forbindelser
Dunkerque	Havn	Yderligere udvikling af multimodale platforme og forbindelser
Calais - Paris	Jernbane	Forberedende undersøgelser
Bruxelles/Brussel	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder (nord-syd-forbindelse til konventionelle tog og højhastighedstog)
Felixstowe – Midlands	Jernbane, havn, multimodale platforme	Opgradering af jernbaner, forbindelser mellem havn og indland samt multimodale platforme
Maas, herunder Maaswerken	Indre vandveje	Opgradering
Albertkanaal/Canal Bocholt-Herentals	Indre vandveje	Opgradering
Rhin-Schelde-korridoren: Volkeraklock og Kreekraklock, Krammerlock og Lock Hansweert	Indre vandveje	Sluser: undersøgelser i gang
Terneuzen	Søtransport	Sluser: undersøgelser i gang; anlægsarbejder
Terneuzen - Gent	Indre vandveje	Undersøgelser, opgradering
Zeebrugge	Havn	Sluser: undersøgelser, forbindelser (undersøgelser og anlægsarbejder)
Antwerpen	Søhavn, jernbane	Sluser: undersøgelser i gang; havn: forbindelser (herunder endnu en jernbaneforbindelse til havnen i Antwerpen)
Rotterdam – Antwerpen	Jernbane	Opgradering af godstogsforbindelse

▼B

Canal Seine Nord; Seine - Escaut	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder; opgradering, herunder grænseoverskridende og multimodale forbindelser
Dunkerque – Lille	Indre vandveje	Undersøgelser i gang
Antwerpen, Bruxelles/Brussel, Charleroi	Indre vandveje	Opgradering
Opgradering af indre vandveje i Vallonien	Indre vandveje	Undersøgelser, opgradering, intermodale forbindelser
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Jernbane	Anlægsarbejder i gang
Antwerpen – Namur - den luxembourgske grænse – den franske grænse	Jernbane	Opgradering af godstogsforbindelsen
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Jernbane	Opgradering
Jernbaneforbindelser Luxembourg - Dijon - Lyon (TGV Rhin - Rhône)	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Lyon	Jernbane	Østlig omfartsjernbane: undersøgelser og anlægsarbejder
Canal Saône - Moselle/Rhin	Indre vandveje	Forberedende undersøgelser i gang
Rhône	Indre vandveje	Opgradering
Havnen i Marseille-Fos	Havn	Forbindelser og multimodale terminaler
Lyon – Avignon – havnen i Marseille – Fos	Jernbane	Opgradering

Rhinen - Donau

RETNING:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – den ukrainske grænse

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bukarest – Constanţa – Sulina

FORHÅNDSUDPEGEDE STRÆKNINGER, HERUNDER PROJEKTER:

Jernbaneforbindelse Strasbourg - Kehl Appenweier	Jernbane	Anlægsarbejder på forbindelser ved Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder i gang
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – den ukrainske grænse	Jernbane	Opgradering, multimodale platforme

▼B

Zlín – Žilina	Vej	Grænseoverskridende vejstrækning
München – Praha	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Nürnberg – Praha	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder i gang
Salzburg - Wels	Jernbane	Undersøgelser
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Jernbaneforbindelse Wels - Wien	Jernbane	Forventes færdig senest i 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Jernbane	Undersøgelser vedrørende højhastighedstog (herunder tilpasning af forbindelserne mellem de tre byer)
Budapest - Arad	Jernbane	Undersøgelser af muligheden for højhastighedsnetværk mellem Budapest og Arad
Komárom – Komárno	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder med henblik på en grænseoverskridende bro
Arad - Braşov - Bukarest - Constanța	Jernbane	Opgradering af specifikke strækninger; undersøgelser vedrørende højhastighedstog
Main – Main-Donau-kanal	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder på flere strækninger og flaskehalse; havne ved indre vandveje: multimodale jernbaneforbindelser
Slavonski Brod	Havn	Undersøgelser og anlægsarbejder
Giurgiu, Galați	Havn	Yderligere udvikling af multimodale platforme og forbindelser med oplandet: undersøgelser og anlægsarbejder
Donau (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina)	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder på flere strækninger og flaskehalse; havne ved indre vandveje: multimodale forbindelser
Sava	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder på flere strækninger og flaskehalse (herunder grænseoverskridende bro)
București – Dunăre kanal	Indre vandveje	Undersøgelser og anlægsarbejder
Constanța	Havn, motorvej til søs	Forbindelser med oplandet, motorvej til søs (inklusive isbrydningstjenester)
Craiova – București	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder

3. **Andre strækninger på hovednettet**

Sofia til FYROM's grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser i gang
Sofia til den serbiske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser i gang
Timişoara – den serbiske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser i gang
Wrocław – Praha	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Grænse-krydsende	Vej	Anlægsarbejder
Brno – den østrigske grænse	Grænse-krydsende	Vej	Opgradering
Budapest – Zvolen	Grænse-krydsende	Vej	Opgradering
Budapest – den serbiske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser
Botniske korridor: Luleå – Oulu	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Iași - den moldoviske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder i gang
Suceava - den ukrainske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Prioriterede projekter som defineret i bilag III til afgørelse nr. 661/2010/EU (Praha - Linz, ny jernbane med høj kapacitet: Central forbindelse gennem Pyrenæerne, "Jern-Rhinen" Rheidt-Antwerpen)	Grænse-krydsende	Jernbane	Undersøgelser i gang
Târgu Neamt–Ungheni	Grænse-krydsende	Vej	Opgradering
Marijampolė-Kybartai (den litauisk-russiske grænse)	Grænse-krydsende	Vej	Opgradering
Vilnius - den litauisk-hviderussiske grænse	Grænse-krydsende	Vej	Opgradering
Ioannina – Kakavia (den græsk-albanske grænse)	Grænse-krydsende	Vej	Undersøgelser
Kleidi – Polikastro – Evvzonoi (grænsen mellem Grækenland og FYROM)	Grænse-krydsende	Vej	Opgradering
Serres – Promahonas – den græsk-bulgarske grænse)	Grænse-krydsende	Vej	Anlægsarbejder i gang
Alexandroupoli – Kipoi – den græsk-tyrkiske grænse	Grænse-krydsende	Vej	Undersøgelser og anlægsarbejder
Dubrovnik – grænsen mellem Kroatien og Montenegro	Grænse-krydsende	Vej	Anlægsarbejder
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Grænse-krydsende	Jernbane	Anlægsarbejder
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Flaskehals	Jernbane, motorvej til søs	Anlægsarbejder i gang (herunder havne og multimodale platforme)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Flaskehals	Jernbane	Undersøgelser
Rail Egnatia	Flaskehals	Jernbane	Undersøgelser i gang
Sundsvall – Umeå – Luleå	Flaskehals	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Zagreb – den serbiske grænse	Flaskehals	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
A Coruña – Madrid (højhastighedsforbindelse for passagerer)	Flaskehals	Jernbane	Anlægsarbejder i gang

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Andre hovednet	Jernbane	Anlægsarbejder
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Andre hovednet	Jernbane	Anlægsarbejder
Den Botniske Bugt – Kiruna – den norske grænse	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering
Jernbaneforbindelse Sionainn/Shannon Faing/ Foynes - Gabhal Luimnigh/ Limerick-knudepunktet	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser
High Speed 2	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder med henblik på en højhastighedsforbindelse London - Midlands
Den ukrainske grænse – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Andre hovednet	Jernbane	Anlægsarbejder
Riga – den russiske/ hviderussiske grænse	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering
Vilnius – den hviderussiske grænse	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering og forbindelse til lufthavn
Kybartai – Kaunas	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering
Tallinn - Tartu - Koidula – den russiske grænse	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia - Genova	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser vedrørende højhastighedstog
Bordeaux – Toulouse	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser vedrørende højhastighedstog
Helsinki – Oulu	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering af strækninger
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Brunsbüttel - Kiel (Nord-Ostsee-kanalen)	Andre hovednet	Indre vandveje	Optimering af navigationsstatus
Cardiff - Bristol - London	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering, herunder Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Paşcani – Iaşi	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Bukarest - Buzău	Andre hovednet	Jernbane	Forbedring og reparation af jernbaneinfrastruktur og forbindelser med oplandet
Ruhrområdet – Münster – Osnabrück – Hamburg	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering af strækningen Münster – Lünen (dobbeltspor)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser og anlægsarbejder
Ploieşti-Suceava	Andre hovednet	Jernbane	Undersøgelser
Heraklion	Andre hovednet	Lufthavn, kombineret transport-infrastruktur/-systemer	Undersøgelser og anlægsarbejder, opgradering og udvikling af infrastruktur, multimodale forbindelser
Huelva – Sevilla	Andre hovednet	Jernbane	Anlægsarbejde i gang
Fredericia-Frederikshavn	Andre hovednet	Jernbane	Opgradering, herunder elektrificering
Barcelona – Valencia – Livorno	Andre hovednet	Motorvej til søs	Opgradering

DEL II

LISTE OVER PRIORITEREDE INFRASTRUKTURKORRIDORER OG OMRÅDER INDEN FOR ENERGISEKTOREN

1. **Prioriterede elkorridorer**

1) Offshoreelnettet i de nordlige have ("NSOG"): udvikling af et integreret offshoreelnet og de dermed forbundne sammenkoblinger i Nordsøen, Det Irske Hav, Den Engelske Kanal, Østersøen og de omkringliggende have til at transportere elektricitet fra vedvarende offshoreenergikilder til forbrugscentre og lagre og til at øge udveksling af el på tværs af landegrænser.

   Berørte medlemsstater: Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Irland, Luxembourg, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige.

2) Nord-syd-elforbindelser i det vestlige Europa ("NSI West Electricity"): sammenkoblinger mellem medlemsstaterne i regionen og med Middelhavsområdet, herunder Den Iberiske Halvø, navnlig for at integrere elektricitet fra vedvarende energikilder og styrke de interne netinfrastrukturer for at fremme markedsintegration i regionen.

   Berørte medlemsstater: Østrig, Belgien, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Malta, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige.

3) Nord-syd-elforbindelser i det centrale Øst- og Sydøsteuropa ("NSI East Electricity"): sammenkoblinger og interne linjer i nord-sydgående og øst-vestgående retning for at fuldføre det indre marked og integrere elproduktion fra vedvarende energikilder.

   Berørte medlemsstater: Østrig, Bulgarien, Kroatien, Den Tjekkiske Republik, Cypern, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien.

4) Sammenkoblingsplan for det baltiske elektricitetsmarked ("BEMIP Electricity"): sammenkoblinger mellem medlemsstaterne i Østersøområdet og tilsvarende styrkelse af de interne netinfrastrukturer for at bringe de baltiske landes isolation til ophør og fremme markedsintegrationen, bl.a. ved at arbejde hen imod integration af vedvarende energikilder i regionen.

   Berørte medlemsstater: Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Letland, Litauen, Polen og Sverige.

▼B

2. **Prioriterede gaskorridorer**

1) Nord-syd-gasforbindelser i det vestlige Europa ("NSI West Gas"): gasinfrastruktur til nord-syd-gasstrømme i Vesteuropa med sigte på yderligere diversificering af forsyningsveje og på at øge den kortfristede gasforsyningskapacitet.

Berørte medlemsstater: Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige.

2) Nord-syd-gasforbindelser i det centrale Øst- og Sydøsteuropa ("NSI East Gas"): gasinfrastruktur til regionale forbindelser mellem og i Østersøregionen, Adriaterhavet, Det Ægæiske Hav, det østlige Middelhavsområde og Sortehavet og til at opnå større diversificering og bedre gasforsyningssikkerhed.

Berørte medlemsstater: Østrig, Bulgarien, Kroatien, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien.

3) Den sydlige gaskorridor ("SGC"): infrastruktur til transmission af gas fra området omkring Det Kaspiske Hav, Centralasien, Mellemøsten og det østlige Middelhavsområde til Unionen for at opnå en større diversificering af gasforsyningerne.

Berørte medlemsstater: Østrig, Bulgarien, Kroatien, Den Tjekkiske Republik, Cypern, Frankrig, Tyskland, Ungarn, Grækenland, Italien, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien.

4) Sammenkoblingsplan for det baltiske gasmarked ("BEMIP Gas"): gasinfrastruktur, som skal bringe isolationen af de tre baltiske lande og Finland og deres afhængighed af en enkelt leverandør til ophør med henblik på at styrke de interne netinfrastrukturer i overensstemmelse hermed og skabe større diversificering af og sikkerhed for gasforsyninger i Østersøregionen.

Berørte medlemsstater: Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Letland, Litauen, Polen og Sverige.

3. **Prioriterede tematiske områder**

1) Intelligente net: indførelse af intelligente forsyningsnetteknologier i EU med sigte på en effektiv integration af alle elnetbrugeres adfærd og handlinger, herunder også produktionen af store mængder elektricitet fra vedvarende energikilder eller distribuerede energiressourcer og brugernes efterspørgselsreaktion.

Berørte medlemsstater: Alle.

2) Elmotorveje: første elmotorveje senest i 2020 med henblik på at skabe et elmotorvejssystem, som dækker hele Unionen, og som er i stand til:

a) at rumme den stadigt stigende overskudsproduktion af vindenergi i og omkring de nordlige have og Østersøen og den stigende produktion af vedvarende energi i Østeuropa og Sydeuropa og ligeledes i Nordafrika

b) at forbinde disse nye produktionscentre til store lagerfaciliteter i de nordiske lande og Alperne og andre regioner med store forbrugscentre, og

c) at klare et stadig mere variabelt og decentraliseret udbud af el og en fleksibel efterspørgsel efter el.

Berørte medlemsstater: Alle.

▼B

3) CO_2-net på tværs af landegrænser: udvikling af kuldioxidtransportinfrastruktur mellem medlemsstaterne og tilgrænsende tredjelande med henblik på indførelse af CO_2-opsamling og -lagring.

Berørte medlemsstater: Alle.

DEL III

BESTEMMELSER, BETINGELSER OG PROCEDURER FOR DE FINANSIELLE INSTRUMENTER

Formål og begrundelse

Formålet med de finansielle instrumenter under CEF er at lette infrastrukturprojekternes adgang til projektfinansiering og virksomhedsfinansiering ved at benytte EU-midler som løftestang.

De finansielle instrumenter medvirker til at finansiere projekter af fælles interesse med en klar europæisk merværdi og fremmer en øget involvering af den private sektor i den langsigtede finansiering af sådanne projekter inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne, herunder bredbåndsnet.

De finansielle instrumenter støtter projekter med mellem- eller langfristede finansieringsbehov og skaber større fordele, hvad angår markedsindvirkning, administrativ effektivitet og anvendelse af ressourcer.

De giver deltagere i infrastrukturprojekter, f.eks. finansfolk, offentlige myndigheder, forvaltere af infrastruktur, byggefirmaer og operatører, en sammenhængende række af markedsorienterede redskaber for finansiel støtte fra Unionen.

De finansielle instrumenter består af:

a) et låne- og garantiinstrument, der understøttes af risikodelingsinstrumenter, herunder kreditforbedringsmekanismer til projektobligationer ("låneinstrumentet") og

b) et instrument til egenkapital ("egenkapitalinstrumentet"),

som skal medvirke til at fjerne markedshindringer ved at forbedre infrastrukturinvesteringernes finansiering og/eller risikoprofiler. Dette forbedrer virksomhedernes og andre støtteberettigedes adgang til lån, garantier, egenkapital og andre former for privat finansiering.

Inden den endelige udformning af låneinstrumentet og egenkapitalinstrumentet gennemfører Kommissionen en forudgående vurdering i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012. Evalueringer af eksisterende, sammenlignelige finansielle instrumenter bidrager, hvor dette er hensigtsmæssigt, til den vurdering.

I. **Låneinstrumentet**

1. *Generelle bestemmelser*

Formålet med låneinstrumentet er at bidrage til at afhjælpe utilstrækkeligheder i de europæiske fremmedkapitalmarkeder ved at tilbyde risikodeling i forbindelse med lånefinansiering. Lånefinansiering ydes af bemyndigede enheder eller dedikerede investeringsinstrumenter i form af foranstående og efterstillede lån eller garantier.

▼B

Låneinstrumentet består af et risikodelingsinstrument for lån og garantier og af projektobligationsinitiativet. Projektiværksætterne kan desuden søge at opnå egenkapitalfinansiering under egenkapitalinstrumentet.

a. Risikodelingsinstrument for lån og garantier

Risikodelingsinstrumentet for lån og garantier udformes, så det skaber øget risikokapacitet i de bemyndigede enheder. Derved får de bemyndigede enheder mulighed for at yde finansierede og ufinansierede foranstående og efterstillede lån til projekter og virksomheder for at lette iværksætternes adgang til bankfinansiering. Er lånefinansieringen efterstillet, er den efterstillet foranstående lån, men går forud for egenkapital og finansiering med tilknytning til egenkapital.

Den ufinansierede efterstillede lånefinansiering må ikke udgøre mere end 30 % af det samlede beløb af de udstedte foranstående lån.

Den foranstående lånefinansiering under låneinstrumentet må ikke udgøre mere end 50 % af det samlede beløb af den samlede foranstående lånefinansiering, som den bemyndigede enhed eller det dedikerede investeringsinstrument yder.

b. Projektobligationsinitiativet

Risikodelingsinstrumentet for projektobligationer udformes som en efterstillet lånefinansiering for at lette finansieringen af projektvirksomheder, der optager foranstående lån i form af obligationer. Dette kreditforbedringsinstrument tager sigte på at hjælpe foranstillede lån til at opnå en kreditvurdering svarende til "investment grade".

Den efterstilles de foranstående lån, men går forud for egenkapital og finansiering med tilknytning til egenkapital.

Den efterstillede lånefinansiering må ikke udgøre mere end 30 % af det samlede beløb af de udstedte foranstående lån.

2. *Finansielle parametre og gearing*

Der opstilles risiko- og indtægtsdelingsparametre på en sådan måde, at der kan opnås specifikke politiske mål, herunder målretning af særlige kategorier af projekter, mens låneinstrumentets markedsorienterede tilgang bevares.

Låneinstrumentets forventede gearing – defineret som den samlede finansiering (dvs. EU-bidraget plus bidrag fra andre finansielle kilder) divideret med Unionens bidrag – forventes at ligge på et gennemsnit på 6 til 15, afhængigt af typen af involverede operationer (risikoniveau, modtagere og den relevante lånefinansiering).

3. *Kombination med andre finansieringskilder*

Finansiering fra låneinstrumentet kan kombineres med andre øremærkede budgetbidrag som omhandlet nedenfor under overholdelse af reglerne fastsat i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og det relevante retsgrundlag:

a) andre dele af CEF

b) andre instrumenter, programmer og budgetposter i EU-budgettet

c) medlemsstater, herunder regionale og lokale myndigheder, der ønsker at bidrage med egne midler eller midler fra Samhørighedsfonden, uden at ændre instrumentets karakter.

▼B

4. *Gennemførelse*

Bemyndigede enheder

De bemyndigede enheder udvælges i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Gennemførelsen under indirekte forvaltningsmåde kan tage form af direkte mandater til bemyndigede enheder. For instrumenter under direkte mandater (dvs. i indirekte forvaltningsmåde) forvalter de bemyndigede enheder EU's bidrag til låneinstrumentet og er risikodelingspartnere.

Det kan endvidere overvejes at oprette dedikerede investeringsinstrumenter for at samle bidragene fra mange forskellige investorer. EU's bidrag kan underordnes andre investorers bidrag.

Udformning og gennemførelse

Udformningen tilpasses de generelle bestemmelser vedrørende finansielle instrumenter, som er fastsat i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De detaljerede bestemmelser og vilkår for gennemførelsen af låneinstrumentet, herunder overvågning og kontrol, fastsættes i en aftale mellem Kommissionen og en respektiv bemyndiget enhed under hensyntagen til bestemmelserne i dette bilag og i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Forvaltningskonto

Den bemyndigede enhed opretter en forvaltningskonto, hvorpå Unionens bidrag og indtægter hidrørende fra Unionens bidrag indsættes.

5. *Anvendelse af Unionens bidrag*

Unionens bidrag anvendes til:

a) risikoforholdsregler

b) at dække aftalte gebyrer og omkostninger i forbindelse med oprettelsen og forvaltningen af låneinstrumentet, herunder evalueringen heraf og støtteaktioner, der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og markedspraksis. De administrative og resultatbaserede gebyrer, der skal betales til den bemyndigede enhed, må ikke overstige henholdsvis 2 % og 3 % af Unionens bidrag, der reelt bruges til individuelle operationer, på grundlag af en omkostningsbaseret metode mellem Kommissionen og de bemyndigede enheder.

c) direkte relaterede støtteaktioner

6. *Prisfastsættelse, risiko- og indtægtsdeling*

Låneinstrumenterne skal have en pris, der betales af modtageren i overensstemmelse med de bemyndigede enheders eller dedikerede investeringsinstrumenters relevante regler og kriterier og i overensstemmelse med bedste markedspraksis.

For så vidt angår direkte mandater til bemyndigede enheder afspejles risikodelingsmønsteret i en passende deling mellem Unionen og den bemyndigede enhed af det risikovederlag, som den bemyndigende enhed opkræver af sine låntagere.

For så vidt angår dedikerede investeringsinstrumenter afspejles risikodelingsmønsteret i en passende deling mellem Unionen og de øvrige investorer af det risikovederlag, som det dedikerede risikoinstrument opkræver af sine låntagere.

▼B

Uanset hvilket risikodelingsmønster der vælges, skal den bemyndigede enhed altid have andel i den definerede risiko og altid have den fulde restrisikotranche.

Den maksimale risiko, der kan dækkes af Unionens budget, kan højst udgøre 50 % af den pågældende gældsportefølje under låneinstrumentet. Det maksimale risikotagningsloft på 50 % anvendes på målstørrelsen for dedikerede investeringsinstrumenter.

7. *Ansøgnings- og godkendelsesprocedure*

Ansøgningerne stiles enten til den bemyndigede enhed eller til et dedikeret investeringsinstrument efter disses standardansøgningsprocedurer. De bemyndigede enheder og de dedikerede investeringsinstrumenter godkender projekterne efter deres interne procedurer.

8. *Låneinstrumentets varighed*

Senest den 31. december 2020 indgår Kommissionen forpligtelser for den sidste tranche af Unionens bidrag til låneinstrumentet. Selve godkendelsen af de bemyndigede enheders eller de dedikerede investeringsinstrumenters lånefinansiering skal være færdiggjort senest den 31. december 2022.

9. *Udløb*

Unionens bidrag, der er afsat til låneinstrumentet, skal tilbagebetales til den relevante forvaltningskonto, når lånefinansieringen udløber eller tilbagebetales. Forvaltningskontoen skal beholde tilstrækkelige midler til at dække gebyrer eller risici vedrørende låneinstrumentet, indtil det udløber.

10. *Rapportering*

Metoderne til rapportering om gennemførelsen af låneinstrumentet skal godkendes af Kommissionen i aftalen og den bemyndigede enhed i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Hvert år indtil 2023 aflægger Kommissionen desuden med støtte fra de bemyndigede enheder rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen, de gældende markedsbetingelser for brugen af instrumentet, de ajourførte projekter og forberedte projekter, herunder oplysninger om projekter på forskellige stadier af proceduren, samtidig med at oplysningernes fortrolighed og følsomme markedsoplysninger respekteres, i overensstemmelse med artikel 140, stk. 8, i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

11. *Overvågning, kontrol og evaluering*

Kommissionen overvåger gennemførelsen af låneinstrumentet, herunder via kontroller på stedet i hensigtsmæssigt omfang, og foretager verifikation og kontrol i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

12. *Støtteaktioner*

Låneinstrumentets gennemførelse kan støttes af et sæt ledsageforanstaltninger. Det kan blandt andre foranstaltninger dreje sig om teknisk og finansiel bistand, foranstaltninger, der øger opmærksomheden hos tilvejebringere af kapital, og ordninger, der skal tiltrække private investorer.

Den Europæiske Investeringsbank yder på Europa-Kommissionens eller de berørte medlemsstaters anmodning teknisk bistand, bl.a. med henblik på finansiel strukturering af projekter af fælles interesse, herunder dem, der gennemfører hovednetkorridorerne, som er opført på listen i del I. Sådan teknisk bistand omfatter også støtte til administrationerne med henblik på at udvikle passende institutionel kapacitet.

▼B

II. **Egenkapitalinstrumentet**

1. *Generelle bestemmelser*

Formålet med egenkapitalinstrumentet er at bidrage til at afhjælpe utilstrækkeligheder i de europæiske kapitalmarkeder ved at tilbyde egenkapital- og kvasiegenkapitalinvesteringer.

Unionens bidrag kan højst beløbe sig til:

— 33 % af det pågældende investeringsselskabs størrelse, eller

— Unionens medfinansiering i et projekt må ikke overstige 30 % af et selskabs samlede egenkapital.

Projektiværksætterne kan desuden søge at opnå lånefinansiering under låneinstrumentet.

2. *Finansielle parametre og gearing*

Der opstilles investeringsparametre på en sådan måde, at der kan opnås specifikke politiske mål, herunder målretning af særlige kategorier af infrastrukturprojekter, mens instrumentets markedsorienterede tilgang bevares.

Egenkapitalinstrumentets forventede gearing – defineret som den samlede finansiering (dvs. EU-bidraget plus alle bidrag fra andre investorer) divideret med Unionens bidrag – forventes at ligge på et gennemsnit på 5 til 10, afhængigt af markedets specifikke karakter.

3. *Kombination med andre finansieringskilder*

Finansiering fra egenkapitalinstrumentet kan kombineres med andre øremærkede budgetbidrag som omhandlet nedenfor under overholdelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 regler og det relevante retsgrundlag:

a) andre dele af CEF

b) andre instrumenter, programmer og budgetposter i EU-budgettet og

c) medlemsstater, herunder regionale og lokale myndigheder, der ønsker at bidrage med egne midler eller midler fra Samhørighedsfonden, uden at ændre instrumentets karakter.

4. *Gennemførelse*

Bemyndigede enheder

De bemyndigede enheder udvælges i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Gennemførelsen under indirekte forvaltningsmåde kan tage form af direkte mandater til bemyndigede enheder i indirekte forvaltningsmåde. For instrumenter under direkte mandater (dvs. i indirekte forvaltningsmåde) forvalter de bemyndigede enheder EU's bidrag til egenkapitalinstrumentet.

Det kan endvidere overvejes at oprette dedikerede investeringsinstrumenter for at samle bidragene fra mange forskellige investorer. EU's bidrag kan underordnes andre investorers bidrag.

▼B

I behørigt begrundede tilfælde kan Unionens bidrag med henblik på at nå specifikke politiske mål ydes til et specifikt projekt af en bemyndiget enhed som en medfinansiering.

Udformning og gennemførelse

Udformningen tilpasses de generelle bestemmelser vedrørende finansielle instrumenter, som er fastsat i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De detaljerede bestemmelser og vilkår for gennemførelsen af egenkapitalinstrumentet, herunder overvågning og kontrol heraf, fastsættes i en aftale mellem Kommissionen og en respektiv bemyndiget enhed under hensyntagen til bestemmelserne i dette bilag og i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Forvaltningskonto

Den bemyndigede enhed opretter en forvaltningskonto, hvorpå Unionens bidrag og indtægter hidrørende fra Unionens bidrag indsættes.

5. *Anvendelse af Unionens bidrag*

Unionens bidrag anvendes til:

a) investering i kapitalandele

b) at dække aftalte gebyrer og omkostninger i forbindelse med oprettelsen og forvaltningen af egenkapitalinstrumentet, herunder evalueringen heraf, som er fastsat i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og markedspraksis, og

c) direkte relaterede støtteaktioner.

6. *Prisfastsættelse, risiko- og indtægtsdeling*

Indkomsten fra egenkapital omfatter de sædvanlige udbyttekomponenter tildelt egenkapitalinvestorer og afhænger af resultaterne af de underliggende investeringer.

7. *Ansøgnings- og godkendelsesprocedure*

Ansøgningerne stiles enten til den bemyndigede enhed eller til et dedikeret investeringsinstrument efter disses standardansøgningsprocedurer. De bemyndigede enheder og det dedikerede investeringsinstrument godkender projekterne efter deres interne procedurer.

8. *Egenkapitalinstrumentets varighed*

Senest den 31. december 2020 indgår Kommissionen forpligtelser for den sidste tranche af Unionens bidrag til egenkapitalinstrumentet. Selve godkendelsen af de bemyndigede enheders eller de dedikerede investeringsinstrumenters egenkapitalinvesteringer færdiggøres senest den 31. december 2022.

9. *Udløb*

Det EU-bidrag, der er afsat til egenkapitalinstrumentet, tilbagebetales til den relevante forvaltningskonto, når investeringerne er afsluttet, dvs. ved exit, eller på anden måde er modne. Forvaltningskontoen skal beholde tilstrækkelige midler til at dække gebyrer eller risici vedrørende egenkapitalinstrumentet, indtil det udløber.

10. *Rapportering*

Metoderne til den årlige rapportering om gennemførelsen af egenkapitalinstrumentet skal godkendes af Kommissionen og den bemyndigede enhed i aftalen i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

▼B

Endvidere forelægger Kommissionen med bistand fra de bemyndigede enheder Europa-Parlamentet og Rådet en årlig rapport om gennemførelsen indtil 2023 i overensstemmelse med artikel 140, stk. 8, i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

11. *Overvågning, kontrol og evaluering*

Kommissionen overvåger gennemførelsen af egenkapitalinstrumentet, herunder via kontroller på stedet i hensigtsmæssigt omfang og foretager verifikation og kontrol i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

12. *Støtteaktioner*

Egenkapitalinstrumentets gennemførelse kan støttes af et sæt ledsageforanstaltninger. Det kan blandt andre foranstaltninger dreje sig om teknisk og finansiel bistand, foranstaltninger, der øger opmærksomheden hos tilvejebringere af kapital, og ordninger, der skal tiltrække private investorer.

DEL IV

VEJLEDENDE PROCENTSATSER FOR SPECIFIKKE TRANSPORTMÅLSÆTNINGER

De budgetmidler, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra a), med undtagelse af dem, der er tildelt til programstøtteaktioner, fordeles på de specifikke transportmålsætninger som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a), på følgende måde:

a) fjerne flaskehalse, forbedre jernbanernes interoperabilitet, slå bro over manglende forbindelser og navnlig forbedre grænseoverskridende afsnit - 80 %

b) sikre bæredygtige og effektive transportsystemer på lang sigt med henblik på forberedelse til de forventede fremtidige transportstrømme samt mulighed for dekarbonisering af alle transportformer gennem overgang til innovative, energieffektive lavemissionstransportteknologier, samtidig med at sikkerheden optimeres - 5 %

c) optimere integrering og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesternes interoperabilitet, samtidig med at tilgængeligheden af transportinfrastrukturer sikres, og tage hensyn til loftet for indbyggede komponenter i SESAR-system, RIS, VTMIS og ITS i vejtransportsektoren som omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra b), nr. vi), - 15 %.

Beløbet på 11 305 500 000 EUR, der overføres fra Samhørighedsfonden, anvendes udelukkende til projekter til gennemførelse af hovednettet eller til projekter og horisontale prioriteter, der er identificeret i del I til dette bilag.

DEL V

LISTE OVER DE GENERELLE RETNINGSLINJER, DER SKAL TAGES HENSYN TIL VED FASTSÆTTELSEN AF TILDELINGSKRITERIER

Ved fastsættelsen af tildelingskriterier i overensstemmelse med artikel 17, stk. 5, skal der mindst tages hensyn til følgende generelle retningslinjer:

a) modenheden af tiltaget i udviklingen af projektet

b) funktionsdueligheden af den foreslåede iværksættelsesplan

c) EU-støttens stimulerende effekt på de offentlige og private investeringer og på det indre marked, hvor dette er relevant

▼B

d) behovet for at overvinde finansielle hindringer, såsom mangel på markedsfinansiering

e) hvor det er relevant, de økonomiske, sociale, klimamæssige og miljømæssige virkninger, og tilgængelighed

f) den grænseoverskridende dimension, hvor det er relevant.

▼M1

DEL VI

FINANSIERINGSPRIORITETER FOR TRANSPORTSEKTOREN MED HENBLIK PÅ DE FLERÅRIGE OG ÅRLIGE ARBEJDSPROGRAMMER

1. **Finansieringsprioriteter for de flerårige arbejdsprogrammer**

1.1. Finansieringsprioriteter for målet om at fjerne flaskehalse, forbedre jernbanernes interoperabilitet, slå bro over manglende forbindelser og navnlig forbedre grænseoverskridende strækninger:

i) Forhåndsudpegede projekter vedrørende i korridorerne i hovednettet (jernbaner, indre vandveje, veje, sø-, flod- og kanalhavne).

ii) Forhåndsudpegede projekter vedrørende andre dele af hovednettet (jernbaner, indre vandveje, veje, sø-, flod- og kanalhavne).

iii) Interoperabilitet i jernbanesystemet.

iv) Udrulning af ERTMS.

1.2. Finansieringsprioriteter for målet om at sikre bæredygtige og effektive transportsystemer på lang sigt med henblik på forberedelse til de forventede fremtidige transportstrømme samt mulighed for dekarbonisering af alle transportformer gennem overgang til innovative, energieffektive lavemissionstransportteknologier, samtidig med at sikkerheden optimeres:

i) Indførelse af ny teknologi og innovation i alle transportformer, med hovedvægt på dekarbonisering, sikkerhed og innovativ teknologi til fremme af nettets bæredygtighed, drift, styring, tilgængelighed, multimodalitet og effektivitet.

ii) Sikker og sikkerhedsbeskyttet infrastruktur, herunder parkeringspladser langs vejene i hovednettet.

1.3. Finansieringsprioriteter for målet om at optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesternes interoperabilitet, samtidig med at tilgængeligheden af transportinfrastrukturer sikres:

i) Det fælles europæiske luftrum — SESAR.

ii) Flodinformationstjenester.

iii) Intelligente transporttjenester i vejtrafikken.

iv) Trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten.

v) Motorveje til søs.

▼M1

vi) Aktioner til gennemførelse af transportinfrastruktur i knudepunkter i hovednettet, herunder byknudepunkter.

vii) Forbindelser til og udvikling af platforme for multimodal logistik.

1.4. Programstøtteaktioner

2. **Finansieringsprioriteter for de årlige arbejdsprogrammer**

2.1. Finansieringsprioriteter for målet om at fjerne flaskehalse, forbedre jernbanernes interoperabilitet, slå bro over manglende forbindelser og navnlig forbedre grænseoverskridende strækninger:

i) Projekter vedrørende jernbaner, indre vandveje og veje i hovednettet, herunder forbindelser til sø-, flod- og kanalhavne og lufthavne, samt udvikling af havneområder.

ii) Projekter vedrørende det samlede net (jernbaner, indre vandveje, veje, sø-, flod- og kanalhavne).

iii) Projekter vedrørende sammenkobling af det transeuropæiske transportnet med infrastrukturnet i nabolande, navnlig grænseoverskridende strækninger (jernbaner, indre vandveje, veje, sø-, flod- og kanalhavne).

2.2. Finansieringsprioriteter for målet om at sikre bæredygtige og effektive transportsystemer på lang sigt med henblik på forberedelse til de forventede fremtidige transportstrømme samt mulighed for dekarbonisering af alle transportformer gennem overgang til innovative, energieffektive lavemissionstransportteknologier, samtidig med at sikkerheden optimeres:

i) Indførelse af ny teknologi og innovation ud over det, der er omfattet af det flerårige arbejdsprogram.

ii) Godstransporttjenester.

iii) Aktioner med henblik på at mindske støj fra godstransport, herunder ved modernisering af eksisterende rullende materiel.

2.3. Finansieringsprioriteter for målet om at optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesternes interoperabilitet, samtidig med at tilgængeligheden af transportinfrastrukturer sikres:

i) Telematiksystemer ud over dem, der er omfattet af det flerårige arbejdsprogram.

ii) Aktioner med henblik på at gøre transportinfrastrukturen lettere tilgængelig for handicappede.

iii) Aktioner til gennemførelse af transportinfrastruktur i knudepunkter i hovednettet, herunder byknudepunkter.

iv) Forbindelser til og udvikling af platforme for multimodal logistik.

2.4. Anvendelse af finansielle instrumenter under Connecting Europe-faciliteten:

i) Bidrag til de finansielle instrumenter, der er omhandlet i artikel 14 og bilag I, del III, i forordningen om Connecting Europe-faciliteten.

ii) Programstøtteaktioner i forbindelse med innovative finansielle instrumenter.

▼B

BILAG II

"BILAG

DEL IV: LISTE OVER DE FØRSTE GODSTOGSKORRIDORER

	Medlemsstater	Hovedruter ([1])	Etablering af godstogskorridorer:
Rhinen - Alperne	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova	Senest den 10. november 2013
Nordsøen - Middelhavet	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/ Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Senest den 10. november 2013
Skandinavien - Middelhavet	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmø-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Senest den 10. november 2015
Atlanterhavet	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lissaboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux-Paris/ Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Senest den 10. november 2013
Østersøen – Adriaterhavet	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Świnoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/ Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Senest den 10. november 2015
Middelhavet	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (den ungarsk-ukrainske grænse)	Senest den 10. november 2013
Orienten/det østlige Middelhav	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (den bulgarsk-tyrkiske grænse)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Senest den 10. november 2013

▼B

	Medlemsstater	Hovedruter ([1])	Etablering af godstogskorridorer:
Nordsøen - Østersøen (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpen-Aachen/Berlin-Warszawa-Terespol (den polsk-hviderussiske grænse)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Senest den 10. november 2015
Rhinen - Donau (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bukareşti-Constanţa Čierna og Tisou (den slovakisk-ukrainske grænse)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Senest den 10. november 2020

([1]) "/" angiver alternative ruter. I overensstemmelse med TEN-T-retningslinjerne skal Atlanterhavskorridoren og Middelhavskorridoren for fremtiden kompletteres af godstogsaksen Sines/Algeciras-Madrid-Paris, der benytter den centrale forbindelse gennem Pyrenæerne via en tunnel med lav højde.

(+) Ruter markeret med + medtages i de respektive korridorer senest 3 år efter den etableringsdato, der er fastsat i dette skema. De eksisterende strukturer under artikel 8 og artikel 13, stk. 1, i nærværende forordning skal tilpasses med deltagelse af yderligere medlemsstater og infrastrukturforvaltere i de respektive korridorer. Medtagelsen heraf baseres på markedsundersøgelser og tager hensyn til aspektet med eksisterende passagerbefordring og godstransport i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3 i nærværende forordning.

(*) Ruter markeret med * medtages i de respektive korridorer senest 5 år efter den etableringsdato, der er fastsat i dette skema. De eksisterende strukturer under artikel 8 og artikel 13, stk. 1, i nærværende forordning skal tilpasses med deltagelse af yderligere medlemsstater og infrastrukturforvaltere i de respektive korridorer. Medtagelsen heraf baseres på markedsundersøgelser og tager hensyn til aspektet med eksisterende passagerbefordring og godstransport i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3 i nærværende forordning.

(°) Indtil etableringen af en Rail Baltic-linjeføring i 1435 mm nominel sporvidde skal der tages hensyn til de forskellige sporviddesystemer ved etableringen og driften af denne korridor.

(‡) Etableringen af denne korridor baseres på markedsundersøgelser og tager hensyn til aspektet med eksisterende passagerbefordring og godstransport i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, i nærværende forordning. Delstrækningen Čierna og Tisou (den slovakisk-ukrainske grænse)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha skal etableres inden 10. november 2013."