Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B** **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1316/2013/EU RENDELETE**

(2013. december 11.)

az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 348., 2013.12.20., 129. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Bizottság 275/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. január 7.)	L 80	1	2014.3.19.

Helyesbítette:

►**C1** Helyesbítés, HL L 21., 2015.1.28., 22. o. (1316/2013/EU)

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1316/2013/EU RENDELETE

(2013. december 11.)

az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 172. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ([2]),

rendes jogalkotási eljárás keretében ([3]),

mivel:

(1) Az Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek megfelelően az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés megvalósítása és a munkahelyteremtés ösztönzése érdekében az Európai Uniónak olyan korszerű és nagy teljesítményű infrastruktúrára van szüksége, amely hozzájárul az Unió és valamennyi régiójának az összeköttéséhez és integrációjához a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatban. Az említett összeköttetéseknek elő kell mozdítaniuk a személyek, az áruk, a tőke és a szolgáltatások szabad mozgását. A transzeurópai hálózatoknak elő kell segíteniük a határokon átnyúló összeköttetéseket, elő kell mozdítaniuk a nagyobb gazdasági, társadalmi és területi kohéziót, valamint hozzá kell járulniuk egy versenyképesebb szociális piacgazdaság kialakításához és az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez.

(2) Az e rendelettel létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) célja, hogy felgyorsítsa a transzeurópai hálózatokba történő beruházásokat és megkönnyítse a közcélú és magánfinanszírozást egyaránt, egyúttal növelve a jogbiztonságot, és tiszteletben tartva a technológiai semlegesség elvét. A CEF-nek lehetővé kell tennie a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazat közötti szinergiák teljes mértékű kiaknázását, ezzel javítva az uniós intézkedések hatékonyságát, és lehetővé téve a megvalósítási költségek optimalizálását.

([1]) HL C 143., 2012.5.22., 116. o.
([2]) HL C 277., 2013.9.13., 125. o.
([3]) Az Európai Parlament 2013. november 19-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

▼B

(3) A Bizottság szerint a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatban a transzeurópai hálózatok beruházási szükségletei a becslések alapján 970 000 millió EUR-t tesznek ki 2020-ig.

(4) E rendelet határozza meg a CEF-nek a 2014 és 2020 közötti időszakban történő végrehajtására szánt, folyó áron 33 242 259 000 EUR összegű pénzügyi keretösszeget, amely a költségvetési fegyelemről, a költségvetési kérdésekben való együttműködésről és a hatékony és eredményes pénzgazdálkodásról szóló, az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között 2013. december 2-an a költségvetési fegyelem tárgyában létrejött intézményközi megállapodás ([1]) 17. pontja értelmében az éves költségvetési eljárás során az Európai Parlament és a Tanács számára elsődleges hivatkozási alapként szolgál.

(5) A CEF számára elkülönített költségvetési források felhasználásának optimalizálása érdekében elengedhetetlen, hogy a Bizottság a CEF félidős értékelését követően javaslatot tudjon tenni az előirányzatoknak a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazat közötti átcsoportosítására E javaslatokra az éves költségvetési eljárásnak kell vonatkoznia.

(6) Az 1301/2013/EU ([2]) európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott Kohéziós Alapból átcsoportosított, folyó áron 11 305 500 000 EUR összeg kizárólag 2017. január 1-jétől fordítható arra, hogy az e rendelet szerinti pénzügyi eszközökhöz költségvetési forrásokat rendeljenek.

(7) A hatékony közlekedési és energiaipari infrastruktúra-hálózatok kialakítása a Bizottság „Egységes piaci intézkedéscsomag – Tizenkét mozgatórugó a növekedés serkentéséhez és a bizalom növeléséhez – "Együtt egy újfajta növekedésért"" című, 2011. április 13-i közleményében meghatározott 12 alapintézkedés egyike.

(8) A Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy az éghajlatváltozás kérdését érvényesíti az uniós kiadási programokban, és hogy az uniós költségvetés legalább 20 %-át az éghajlattal kapcsolatos célkitűzésekre fordítja. Fontos biztosítani azt, hogy az éghajlatváltozás mérséklése és az ahhoz való alkalmazkodás, valamint a kockázatmegelőzés és -kezelés kiemelt hangsúlyt kapjon a közös érdekű projektek előkészítése, megtervezése és megvalósítása során. Az e rendelettel szabályozott infrastrukturális beruházásoknak hozzá kell járulniuk az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, az éghajlatváltozással és katasztrófákkal szemben ellenállóképes gazdaság és társadalom felé történő elmozdulás ösztönzéséhez, figyelembe véve a természeti és demográfiai szempontból hátrányos helyzetű régiók – főleg a legkülső régiók és a szigeti régiók – sajátosságait. A CEF-nek – elsősorban a közlekedési és az energetikai ágazatban – hozzá kell járulnia az Unió közép- és hosszú távú dekarbonizációs célkitűzéseihez.

([1]) HL C 420., 20.12.2013., 1. o.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 1301/2013/EU rendelete (2013. december 17-an) a Kohéziós Alapról és az 1084/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 347., 20.12.2013., 289. o).

▼B

(9) Az Európai Parlament a „Befektetés a jövőbe: új többéves pénzügyi keret (MFF) a versenyképes, fenntartható és befogadó Európáért” című, 2011. június 8-i határozatában ([1]) kiemelte annak fontosságát, hogy az Unió digitális menetrendjének végrehajtása gyorsan megtörténjen, valamint hogy folytatódjanak az azon cél 2020-ig való megvalósítására irányuló erőfeszítések, amelyek folytán valamennyi uniós polgár számára biztosítják a szélessávú internethez való hozzáférést, még a kevésbé fejlett régiókban is. Az Európai Parlament hangsúlyozta, hogy a hatékony közlekedési infrastruktúrára fordított beruházások kulcsszerepet játszanak Európa versenyképességének megőrzésében, és megalapozzák a válság utáni időszak hosszú távú gazdasági növekedését, valamint, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) alapvető fontossággal bír a belső piac megfelelő működésének biztosítása és a jelentős európai többletérték megteremtése szempontjából. Az Európai Parlament kifejtette továbbá, hogy véleménye szerint a TEN-T programnak ennek megfelelően kiemelt szerepet kell kapnia a többéves pénzügyi keretben, és hogy a többéves pénzügyi keretben növelni kell a TEN-T finanszírozás mértékét. Az Európai Parlament ezenkívül rámutatott arra, hogy maximalizálni kell az uniós finanszírozás hatását, valamint a kohéziós és az európai strukturális és befektetési alapok, illetve a pénzügyi eszközök nyújtotta lehetőségeket a legfontosabb nemzeti és az energia-infrastruktúrát érintő, határokon átnyúló kiemelt európai projektek finanszírozására, kiemelve, hogy az e területet érintő pénzügyi eszközök számára az uniós költségvetésből jelentős összegeket kell elkülöníteni.

(10) A határokon átnyúló régiók infrastruktúrájának az átfogó hálózatfejlesztés részeként történő finanszírozása érdekében bátorítani kell a CEF és más uniós alapok pénzügyi eszközei közötti szinergiákat.

(11) 2011. március 28-án a Bizottság elfogadta az „Egységes európai közlekedési térség menetrendje – A versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer kiépítése felé” című fehér könyvet (a továbbiakban: a fehér könyv). A fehér könyv célul tűzi ki, hogy 1990-hez képest legalább 2050-re 60 %-kal csökkenteni kell az üvegházhatású gázok kibocsátását a közlekedési ágazatban. Az infrastruktúrát illetően a fehér könyv 2030-ra egy teljesen működőképes, uniós szintű multimodális TEN-T törzshálózat kiépítését irányozza elő. Az átjárhatóságot olyan innovatív megoldások alkalmazásával lehetne fejleszteni, amelyek javítják az érintett rendszerek közötti kompatibilitást. A fehér könyv célként fogalmazza meg ezenkívül a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálását, többek között energiahatékonyabb közlekedési módok fokozottabb használatával. Ezek alapján a következő releváns célértékeket határozza meg a TEN-T szakpolitika számára: 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távú közúti áruszállítás 30 %-át, majd 2050-re több, mint 50 %-át más közlekedési módokra kell áthelyezni; a meglévő nagy sebességű vasúthálózat hosszát 2030-ra a háromszorosára kell növelni, és 2050-re a közepes távolságú személyforgalom nagy részét vasúton kell lebonyolítani; 2050-re a törzshálózatba tartozó valamennyi repülőteret össze kell kapcsolni a vasúthálózattal, és valamennyi tengeri kikötőt a vasúti áruszállítási hálózattal és ahol lehetséges a belvízi hajóutakkal.

([1]) HL C 380. E, 2012.12.11., 89. o.

▼B

(12) A közlekedés fenntartható jövőjéről szóló, 2010. július 6-i állásfoglalásában ([1]) az Európai Parlament hangsúlyozta, hogy a hatékony közlekedéspolitikához a felmerülő kihívásokkal arányban álló pénzügyi keretre van szükség, és ehhez a közlekedésre és a mobilitásra irányuló jelenlegi forrásokat növelni kell; emellett szükségesnek tartotta egy olyan eszköz létrehozását, amelynek célja a közlekedésfinanszírozás különböző forrásai és az uniós szinten rendelkezésre álló valamennyi finanszírozási mód és mechanizmus igénybevételének összehangolása és optimalizálása.

(13) A Tanács 2009. június 11-i, a TEN-T-vel kapcsolatos szakpolitika felülvizsgálatáról szóló következtetéseiben újra megerősítette, hogy folytatni kell a beruházást a közlekedési infrastruktúrába annak érdekében, hogy – az európai többletértékre összpontosítva – biztosítani lehessen a TEN-T megfelelő fejlesztését valamennyi közlekedési mód tekintetében, mivel ez képezi az Unió belső piacának és versenyképességének, gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának, valamint a szomszédos országokkal való összeköttetésének az alapját. A Tanács hangsúlyozta emellett, hogy az Uniónak rendelkezésre kell bocsátania a TEN-T projektekkel kapcsolatos beruházások ösztönzéséhez szükséges pénzügyi forrásokat, és különösen kiemelte azt, hogy a MFF programozási intézményi korlátain belül a TEN-T költségvetéséből megfelelő pénzügyi támogatásban kell részesíteni azokat a kiemelt projekteket, amelyek az érintett, határokon átnyúló szakaszokkal kapcsolatosak, és amelyek megvalósítása 2013 után is tartani fog. A Tanács véleménye szerint ezzel összefüggésben adott esetben tovább kell fejleszteni a köz- és magánszféra közötti partnerséggel kapcsolatos megközelítéseket, és azokat támogatni kell.

(14) A fehér könyvben rögzített célkitűzések alapján, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([2]) meghatározott TEN-T iránymutatások meghatározzák a TEN-T infrastruktúráját és az általa teljesítendő követelményeket, valamint meghatározzák az infrastruktúra megvalósításához szükséges intézkedéseket. Az iránymutatások különösen a törzshálózat 2030-ig – új infrastruktúra létrehozása, valamint a meglévő infrastruktúra jelentős felújítása és korszerűsítése révén – történő megvalósítását irányozzák elő.

(15) A tagállamok közlekedési infrastrukturális terveinek elemzése alapján a Bizottság úgy becsüli, hogy a TEN-T hálózat egészére nézve a közlekedési beruházási szükségletek 500 000 millió EUR-t tesznek ki a 2014 és 2020 közötti időszakban, amely összegből a becslések szerint 250 000 millió EUR-t kell a TEN-T törzshálózatára fordítani.

(16) Az adminisztratív terhek csökkentése, valamint a vasúti infrastruktúra fejlesztésének és használatának ésszerűsítése érdekében adott esetben gondoskodni kell az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendeletében ([3]) előírt vasúti árufuvarozási folyosóknak és az e rendelet mellékletének I. része szerinti törzshálózati folyosóknak a földrajzi összehangolásáról, figyelembe véve

([1]) HL C 351. E, 2011.12.2., 13. o.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11-an) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (Lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

▼B

a különböző eszközök célkitűzéseit. A vasúti árufuvarozási folyosókra – többek között a nyomvonalukat érintő módosítások tekintetében – kizárólag a 913/2010/EU rendelet rendelkezései vonatkoznak.

(17) A TEN-T-vel kapcsolatos szakpolitika 2009 februárjában elkezdett felülvizsgálata keretében szakértői csoportot hoztak létre kifejezetten a Bizottság támogatására és a TEN-T finanszírozásával kapcsolatos stratégia és kilátások kérdésének vizsgálatára. Az 5. sz. szakértői csoport munkája a különböző területek külső szakértőitől származó tapasztalatokon alapult; e szakértők közé tartoztak az infrastruktúra-kezelők, az infrastruktúra-tervezők, az országos, a regionális és a helyi képviselők, a környezetvédelmi szakértők, valamint a tudományos és a magánszféra képviselői. Az 5. sz. szakértői csoport 2010 júliusában elfogadott zárójelentése ([1]) 40 ajánlást tartalmaz, amelyek közül néhányat figyelembe vettek ebben a rendeletben. A zárójelentés ajánlásai között szerepel, hogy a Bizottság gondoskodjon az uniós támogatások és a köz- és magánszféra közötti TEN-T partnerségek (PPP-k) kombinálására vonatkozó keretről, amely a Kohéziós Alapra és a TEN-T költségvetésére egyaránt kiterjed.

(18) A 2007-2013-as többéves pénzügyi kerettel (MFF) kapcsolatos tapasztalatok szerint néhány olyan tagállam, amely támogatható a Kohéziós Alapból, súlyos akadályokkal küzd az összetett, magas európai többletértéket nyújtó, határokon átnyúló közlekedési infrastrukturális projektek megvalósítása során, valamint az uniós források hatékony felhasználásának lehetővé tétele terén. Ezért a jelentős európai többletértékkel rendelkező – különösen a határokon átnyúló – közlekedési projektek megvalósításának javítása érdekében a Kohéziós Alapból nyújtott összeg (11 305 500 000] EUR) egy részét át kell csoportosítani olyan közlekedési projektek finanszírozására, amelyek a CEF alapján a Kohéziós Alapból támogatható tagállamok közlekedési törzshálózatát, illetve a horizontális prioritásokhoz kapcsolódó közlekedési projektjeit érintik. A kezdeti szakaszban, a finanszírozásra jogosult projektek kiválasztása során a Kohéziós Alap szerinti nemzeti összegeket tiszteletben kell tartani. A Bizottságnak támogatnia kell a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokat a projektek megfelelő összekapcsolásának kialakításában, különösen az érintett közigazgatások intézményi kapacitásának megerősítése és további pályázati felhívások megszervezése révén, biztosítva egyúttal a kiválasztás folyamatának átláthatóságát.

(19) A Kohéziós Alapból átcsoportosított, kizárólag a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokban felhasználható 11 305 500 000 EUR+ összege nem fordítható olyan intézkedések finanszírozására, amelyek a több ágazatot érintő pályázati felhívások eredményeként, közös érdekű projektekben részt vevő közlekedési, távközlési és energetikai ágazat közötti szinergiákat teremtenek.

(20) Az intézményi és igazgatási kapacitás a CEF célkitűzései hatékony teljesítésének elengedhetetlen feltétele. A Bizottságnak lehetőség szerint megfelelő eszközöket kell kínálnia az érintett tagállamok projektjeinek megtervezését és megvalósítását lehetővé tevő támogatásra.

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

▼B

(21) A Bizottság az „Energiainfrastruktúra-prioritások 2020-ig és azt követően – Az integrált európai energiahálózat programterve” című, 2010. november 17-i közleményében meghatározta azokat a kiemelt jelentőségű folyosókat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az Unió a belső energiapiac megteremtése, az energiaellátás biztonságáról való gondoskodás, a megújuló energiaforrások integrálásának elősegítése, és a hálózatoknak az energiarendszer 2020 utáni további dekarbonizálására való felkészítése céljából 2020-ig megvalósíthassa az energetikai és az éghajlattal kapcsolatos ambiciózus célkitűzéseit.,

(22) Az Unió versenyképességgel, fenntarthatósággal és ellátásbiztonsággal kapcsolatos energia- és éghajlat-politikai célkitűzéseinek költséghatékony megvalósítása érdekében az európai energia-infrastruktúra korszerűsítéséhez és bővítéséhez, valamint a határokon átnyúló hálózatok összekapcsolásához, továbbá a tagállamok energetikai elszigeteltségének megszüntetéséhez nagy összegű beruházásokra van szükség. A Bizottság szerint az energia-infrastruktúrával kapcsolatos beruházások 2020-ig szükséges becsült összege 1 000 000 millió EUR-t tesz ki, amelyből hozzávetőleg 200 000 millió EUR-t kell beruházni az európai érdekű áram- és gázszállítási, illetve -tárolási infrastruktúrába. A Tanácshoz benyújtott „Energiainfrastruktúra-beruházási igények és finanszírozási szükségletek” című bizottsági szolgálati munkadokumentum szerint az európai érdekű projektek közül mintegy 100 000 millió EUR értékű beruházást fenyeget az a veszély, hogy nem valósul meg engedélyezéssel, szabályozással és finanszírozással kapcsolatos akadályok miatt.

(23) A jövőbeli energia-infrastruktúra kiépítése szükségességének sürgőssége és a beruházási volumennek a korábbi trendekhez viszonyított jelentős növekedése miatt változtatni kell az energia-infrastruktúra uniós szintű támogatásának módján. A Tanács a 2011. február 28-i következtetéseiben kiállt amellett, hogy az energiaszállítási folyosókat európai prioritásként kell kezelni.

(24) Ami az energetikai ágazatot illeti, az Európai Tanács 2011. február 4-i ülésén felkérte a Bizottságot az engedélyezési eljárások egységes ésszerűsítésére és továbbfejlesztésére, valamint a beruházások számára vonzó szabályozási keret megteremtésének előmozdítására. Az Európai Tanács kiemelte, hogy a beruházások nagy részét a piacnak kell megvalósítania a költségek vámtarifákból történő visszatérítése mellett. Az Európai Tanács hangsúlyozta, hogy állami forrásokból kell finanszírozni az ellátásbiztonság vagy szolidaritás szempontjából szükséges olyan projekteket, amelyekhez nem lehet piaci forrásokat szerezni. Hangsúlyozta továbbá, hogy Európa energia-infrastruktúráját modernizálni és bővíteni kell, és szükség van a hálózatok határokon átnyúló összekapcsolására ahhoz, hogy a tagállamok közötti szolidaritás a gyakorlatban megvalósulhasson, hogy alternatív ellátási és tranzitútvonalakat és energiaforrásokat lehessen biztosítani, és hogy olyan megújuló energiaforrásokat lehessen kifejleszteni, amelyek felvehetik a versenyt a hagyományos energiaforrásokkal. Kiállt amellett, hogy az energia belső piacát 2014-ig maradéktalanul meg kell valósítani annak érdekében, hogy minden akadály elháruljon a földgáz és a villamos energia szabad áramlása elől, és hogy 2015 után egyetlen tagállam sem szigetelődhet el az európai földgáz- és villamosenergia-hálózatoktól, illetve energiaellátásuk biztonságát nem veszélyeztetheti a megfelelő összeköttetések hiánya. Az e rendelet alapján elfogadott, első két éves munkaprogramban kiemelten kell kezelni

▼B

azokat a közös érdekű projekteket és kapcsolódó intézkedéseket, amelyek a belső energiapiac kiteljesítése céljából az energetikai elszigeteltség és az energetikai szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányulnak.

(25) A 347/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) olyan, a transzeurópai energia-infrastruktúrával kapcsolatos prioritásokat azonosít, amelyeket 2020-ig meg kell valósítani az uniós energia- és éghajlat-politikai célkitűzések elérése érdekében, szabályokat fogalmaz meg az e prioritások megvalósításához szükséges, közös érdekű projektek meghatározásához és intézkedéseket fogad el az engedélyezés, az állami részvétel és a szabályozás területén e projektek végrehajtásának felgyorsítása és/vagy megkönnyítése érdekében, beleértve az ilyen projektek uniós pénzügyi támogatásra való általános jogosultságának kritériumait is.

(26) A távközlés egyre inkább internetalapú infrastruktúrán zajlik, és a szélessávú hálózati infrastruktúra a társadalmi tevékenységek széles skáláját tekintve a digitális szolgáltatások használatának katalizátoraként működik. Az internet egyre inkább a kommunikáció, az üzleti tevékenység, a köz- és a magánszolgáltatások, valamint a társadalmi és a kulturális kohézió meghatározó felületévé válik. Továbbá az informatika új paradigmájaként megjelenik a felhőalapú számítástechnika és a „szoftver mint szolgáltatás”. A mindenütt jelen levő, gyors internet-hozzáférés és az innovatív digitális szolgáltatások transzeurópai elérhetősége ezért alapvető fontosságú a gazdasági növekedés és az egységes piac szempontjából.

(27) A korszerű, gyors internetes hálózatok a jövő infrastruktúrái, amelyek az összeköttetés szempontjából alapvető fontosságúak az európai vállalkozások számára, különösen azon kis- és középvállalkozások (kkv-k) esetében, amelyek a költséghatékonyság javítása érdekében a felhőalapú számítástechnikát kívánják használni. A párhuzamos infrastruktúrák elkerülése, a magánberuházások kiszorításának megelőzése, valamint az új beruházási lehetőségek teremtését és a költségcsökkentő intézkedések végrehajtásának előmozdítását célzó kapacitásépítés fokozása érdekében olyan intézkedéseket kell hozni, amelyekkel javulni fog a szélessávú rendszerek számára a CEF-ből nyújtott uniós támogatás, illetve az összes egyéb rendelkezésre álló forrásból – többek között a szélessávra vonatkozó nemzeti tervek keretében – e célra nyújtott támogatás összehangolása.

(28) Az Európa 2020 stratégia az európai digitális menetrend megvalósítására szólít fel, amely stabil jogi keretet szab a nyitott és versenyképes, nagy sebességű internetinfrastruktúrába és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokba történő beruházások ösztönzése céljából. Európának azt kell célul kitűznie, hogy 2020-ra a csúcstechnológiákra építve a leggyorsabb szélessávú hálózattal rendelkezzen.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 347/2013/EU rendelete (2013. április 17.) a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról és az 1364/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről, valamint a 713/2009/EK, a 714/2009/EK és a 715/2009/EK rendelet módosításáról (HL L 115., 2013.4.25., 39. o.).

▼B

(29) 2010. május 31-én a Tanács arra a következtetésre jutott, hogy az Uniónak biztosítania kell a szükséges erőforrásokat a gyors és szupergyors internetre és az átjárható alkalmazásokra épülő egységes digitális piac kialakításához, továbbá elismerte, hogy a következő generációs szélessávú hálózatokba történő hatékony és versenyképes beruházás elengedhetetlen lesz az innováció, a fogyasztói döntés és az Unió versenyképessége szempontjából, továbbá a jobb egészségügy, a biztonságosabb közlekedés, az új médialehetőségek, valamint az áruk, a szolgáltatások és a tudás könnyebb – különösen határokon átnyúló – elérhetősége révén az életminőséget is javíthatja.

(30) A magánszférának – egy versenyképes és beruházásbarát szabályozási keret által támogatva – vezető szerepet kell játszania a szélessávú hálózatok kiépítésében és modernizálásában. A magánberuházások hiánya esetén a tagállamoknak kell a szükséges erőfeszítéseket megtenniük a digitális menetrend céljainak eléréséhez. A szélessávú szolgáltatások közforrásból való támogatását az olyan projektekre irányuló programokra vagy kezdeményezésekre vonatkozó pénzügyi eszközökre kell korlátozni, amelyek kizárólag a magánszféra által nem finanszírozhatóak, és amelyek esetében ezt a tényt a piac hiányosságait vagy a nem eléggé kedvező beruházási helyzetet feltáró előzetes értékelés is megerősítette.

(31) Következésképpen alapvető fontosságú a gyors és szupergyors szélessávú hálózatok uniós szintű kiépítésének a technológiai semlegesség elvével összhangban történő ösztönzése, valamint a transzeurópai digitális szolgáltatások fejlesztésének és telepítésének elősegítése. A pénzügyi eszközök révén a gyors és szupergyors szélessávú hálózatokba történő közberuházások nem eredményezhetnek piaci torzulásokat, illetve nem tántoríthatnak el a beruházástól. A közberuházásokat a magánberuházások bevonására kell felhasználni, de csak azokban az esetekben, ha nem mutatkozik üzleti érdeklődés a beruházás iránt.

(32) Több, különböző finanszírozási arányokat és pénzügyi eszközöket igénylő végrehajtási módszerre van szükség az uniós pénzügyi támogatás hatékonyságának és hatásának növeléséhez, a magánberuházások ösztönzéséhez, valamint az egyedi projektek specifikus követelményeinek teljesítéséhez.

(33) Egy, a transzeurópai hálózatok távközlési infrastruktúrájának területére vonatkozó iránymutatásokról szóló rendeletben meg fogja határozni azokat a kritériumokat, amelyek mellett sor kerülhet a közös érdekű projektek e rendelet szerinti pénzügyi támogatására.

(34) A Horizont 2020 program – a kutatási és innovációs keretprogram ([1]) – középpontjában többek között a társadalmi kihívások megoldása (pl. intelligens, zöld, hozzáférhető és integrált közlekedés, biztonságos, tiszta és hatékony energia, illetve információs és kommunikációs technológiával megerősített egészségügy és kormányzat, valamint fenntartható fejlődés által) áll majd, hogy a kutatástól a piacig terjedő teljes skálát lefedő tevékenységek

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 1291/2013/EU rendelete (2013. december 11-an) a „Horizont 2020” kutatási és innovációs keretprogram (2014–2020) létrehozásáról, a 1982/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 347., 20.12.2013., 104. o).

▼B

támogatásával az Európa 2020 stratégiában meghatározott kihívásokra közvetlen választ lehessen adni. A Horizont 2020 program az innovációs lánc minden szintjét támogatja, különösen a piachoz közelebb álló tevékenységeket, mint például az innovatív pénzügyi eszközöket. Az uniós finanszírozás nagyobb hatásának, valamint a koherenciának a biztosítása érdekében a CEF szoros szinergiákat épít majd ki a Horizont 2020 programmal.

(35) A Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című, 2010. július 20-i közleményében szakpolitikai intézkedési keretet határozott meg a biztonságos infrastruktúra létrehozásának támogatására, ami kulcsfontosságú ahhoz, hogy a közúti balesetek áldozatainak száma 2020-ig 50 %-kal csökkenjen. A CEF-nek ezért biztosítania kell, hogy az uniós finanszírozás iránti kérelmek megfeleljenek a közúti biztonságra vonatkozó uniós jog biztonsági követelményeinek, ajánlásainak és célkitűzéseinek. A CEF teljesítményének értékelésekor figyelembe kell venni, hogy milyen mértékben csökken az unió közúti hálózatán bekövetkező balesetek áldozatainak száma.

(36) Az Unió és a tagállamok többsége részes fele a fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezménynek, míg a többi tagállamban folyamatban van az egyezmény megerősítése. A vonatkozó projektek végrehajtása során fontos, hogy a projektek részletes leírásában az egyezményben foglaltaknak megfelelően figyelembe vegyék a fogyatékossággal élő személyek általi akadálymentes hozzáférés szempontját.

(37) Noha az Európa 2020 stratégia szerinti beruházások legnagyobb része megvalósítható piaci és szabályozási intézkedések révén, a finanszírozási kihívások kezeléséhez állami szerepvállalásra, vissza nem térítendő támogatás és innovatív pénzügyi eszközök formájában pedig uniós finanszírozásra lehet szükség.

(38) Az uniós költségvetés felhasználásának optimalizálása céljából a vissza nem térítendő támogatásoknak azokra a projektekre kell irányulniuk, amelyek nem jutnak elegendő finanszírozáshoz a magánszférából.

(39) A vasúti projektek nem zárhatók ki az e rendelet szerinti vissza nem térítendő támogatásból azzal az indokkal, hogy az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve ([1]) alapján a kötelező díjakból bevételre tesznek szert.

(40) A költségvetési intézkedések sok tagállamban arra késztetik vagy késztették a hatóságokat, hogy újraértékeljék infrastrukturális beruházási programjaikat. Ilyen körülmények között az a vélemény alakult ki, hogy a PPP-k hatékony eszközt jelentenek az olyan szakpolitikai célkitűzések teljesítését biztosító infrastrukturális projektek megvalósításához, mint például az éghajlatváltozás elleni küzdelem, az alternatív energiaforrások és az energia-,

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012. 12.14., 32. o.).

▼B

illetve erőforrás-hatékonyság előmozdítása, a fenntartható közlekedés támogatása és a szélessávú hálózatok kiépítése. A Bizottság „A magán- és állami beruházások mobilizálása a gazdasági fellendülés és a hosszú távú szerkezeti változások érdekében: a köz–magán társulások fejlesztése” című, 2009. november 19-i közleményében kötelezettséget vállalt arra, hogy a meglévő pénzügyi eszközök körének kiterjesztésével javítják a forráshoz jutást a PPP-k számára.

(41) A Bizottság az Uniós költségvetés felülvizsgálata című 2010. október 19-i közleményében hangsúlyozta, hogy a hosszú távú kereskedelmi potenciállal rendelkező projektek esetében irányadó alapszabályként az uniós forrásokat a pénzügyi és a bankszektorral, különösen az Európai Beruházási Bankkal és a tagállamok pénzügyi közintézményeivel, vagy akár más nemzetközi pénzügyi intézményekkel és a pénzügyi magánszektorral kötött – többek között nemzeti és regionális szintű – partnerségek keretében kell igénybe venni.

(42) A pénzügyi eszközöket a konkrét piaci szükségletek kielégítésére és az egyértelműen uniós többletértéket teremtő, a CEF célkitűzéseivel összhangban álló intézkedések esetében kell igénybe venni, és a pénzügyi eszközök nem szoríthatják ki a magánfinanszírozást. Javítaniuk kell az uniós költségvetési kiadások tőkevonzó hatását, és magasabb multiplikátorhatást kell kiváltaniuk a magánfinanszírozás bevonásával. Ez különösen fontos akkor, amikor nehéz a hitelhez jutás, az államok költségvetési megszorításokat alkalmaznak, és mindeközben elő kell mozdítani az európai gazdaságélénkítést. Azelőtt, hogy a pénzügyi eszközök igénybevétele mellett döntene, a Bizottságnak el kell végeznie az érintett eszköznek a 966/2012/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelete ([1]) által előírt előzetes értékelését.

(43) Az Európa 2020 stratégiában a Bizottság vállalta, hogy az infrastruktúrákat érintő uniós és nemzeti köz- és magánfinanszírozást összefogó, következetes finanszírozási stratégia részeként mobilizálja az uniós pénzügyi eszközöket. E mögött az az érvelés húzódik meg, hogy sok esetben az optimálisnál rosszabb beruházási körülmények és a piaci hiányosságok hatékonyabban kezelhetők pénzügyi eszközökkel, mint vissza nem térítendő támogatásokkal.

(44) A CEF-nek pénzügyi eszközöket kell gondoskodnia, hogy előmozdítsa a magánberuházók és a pénzügyi intézmények számottevő részvételét az infrastrukturális beruházásokban. Ahhoz, hogy a pénzügyi eszközök elég vonzóak legyenek a magánszféra számára, azok megtervezése és végrehajtása során kellő figyelmet kell fordítani az adminisztratív terhek egyszerűsítésére és csökkentésére, és azoknak a meghatározott finanszírozási szükségleteket rugalmasan kell tudniuk kezelni. Ezeknek az eszközöknek a kialakítása során fel kell használni azokat a tapasztalatokat, amelyek az MFF (2007–2013) pénzügyi eszközeinek, mint például a TEN-T-projektek számára biztosított hitelgarancia-eszköznek (LGTT), a kockázatmegosztási finanszírozási mechanizmusnak, a 2020-as energiaügyi, éghajlat-változási és infrastrukturális európai alapnak (Marguerite Alap) és az Európa 2020 stratégiához kapcsolódó projektkötvény-kezdeményezés projektkötvényekre irányuló közös kockázatmegosztási eszközének végrehajtása során halmozódtak fel.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 966/2012/EU, Euratom rendelete (2012. október 25.) az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról és az 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendelet harályon kívül helyezéséről (HL L 298., 2012.10.26., 1. o.).

▼B

(45) Az előzetes értékeléseknek és egyéb kapcsolódó értékeléseknek – különösen az Európa 2020 projektkötvény-kezdeményezés 2015-ös független értékelésének – az eredményei mentén fel kell tárni az innovatív pénzügyi eszközökben rejlő, az európai többletértékkel bíró közlekedési infrastruktúra finanszírozásának támogatását szolgáló lehetőségeket.

(46) A CEF számára elkülönített költségvetési források optimális felhasználása érdekében a Bizottságnak a 966/2012/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti előzetes értékelés alapján biztosítania kell az Európai Parlament és a Tanács 680/2007/EK rendelete ([1]) alapján létrehozott valamennyi pénzügyi eszköz és az Európai Parlament és a Tanács 1639/2006/EK határozata ([2]) alapján létrehozott projektkötvényekre irányuló kockázatmegosztási eszköz folytonosságát, amikor e rendelet szerint helyükbe hitelviszonyt megtestesítő pénzügyi eszközök és tőkeinstrumentumok lépnek.

(47) A pénzügyi támogatás leghatékonyabb módjának kiválasztása érdekében kellően mérlegelni kell a támogatható projektek ágazat- és projektspecifikus jellemzőit. Annak lehetővé tétele érdekében, hogy az energetikai ágazatban lehetőségekhez és a piaci közreműködéshez mérten a leghatékonyabb legyen az uniós költségvetés felhasználása és nőjön az uniós pénzügyi támogatás multiplikátorhatása, a Bizottságnak arra kell törekednie, hogy adott esetben elsőbbséget biztosítson a pénzügyi eszközök igénybevételének, az e rendeletben foglalt rendelkezéseknek megfelelően tiszteletben tartva ugyanakkor a pénzügyi eszközök igénybevételére vonatkozó felső összeghatárt. Az energiaprojektek gazdáit arra kell ösztönözni, hogy a kivitelezési munkákhoz nyújtott, vissza nem térítendő támogatások igénylése előtt vizsgálják meg a pénzügyi eszközök igénybevételének lehetőségét. Ezzel összefüggésben a Bizottságnak megfelelő támogatást kell nyújtania a pénzügyi eszközök maximális igénybevétele érdekében.

(48) A villamos energiával, a földgázzal és a szén-dioxiddal kapcsolatos közös érdekű projekteknek alkalmasnak kell lenniük arra, hogy a tervezés, illetve bizonyos feltételek mellett kivitelezési munkák megvalósítására uniós pénzügyi támogatásban részesüljenek, akár vissza nem térítendő támogatás, akár innovatív pénzügyi eszközök formájában. Ez biztosítaná, hogy azok a közös érdekű projektek, amelyek a meglévő szabályozási keret és piaci feltételek mellett nem életképesek, sajátos szükségleteikhez igazított támogatásban részesüljenek. Az energetika területén fontos elkerülni a versenytorzulásokat, különösen azon projektek között, amelyek ugyanazon, kiemelt jelentőségű uniós folyosónak a megvalósításához járulnak hozzá. A szóban forgó pénzügyi támogatás hivatott biztosítani a szükséges szinergiákat az európai strukturális és beruházási alapokkal, amelyek helyi vagy regionális jelentőségű intelligens energiaelosztó hálózatokat fognak finanszírozni. A közös érdekű projektekbe történő beruházások tekintetében háromlépéses logika érvényesül: először is, a piacnak elsőbbsége van a beruházás tekintetében. Másodszor, ha a piac nem vállalkozik a beruházásra, akkor szabályozási megoldásokat

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 680/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól (HL L 162., 2007.6.22., 1. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 1639/2006/EK határozata (2006. október 24.) a versenyképességi és innovációs keretprogram (2007–2013) létrehozásáról (HL L 310., 2006.11.9., 15. o.).

▼B

kell keresni – szükség esetén a vonatkozó szabályozási keret kiigazításával –, és gondoskodni kell a vonatkozó szabályozási keret alkalmazásáról. Harmadszor, ha az első két lépésben nem sikerült a szükséges beruházásokat biztosítani a közös érdekű projektek számára, akkor a közös érdekű projekt számára uniós pénzügyi támogatást kell biztosítani, amennyiben a projekt teljesíti az alkalmazandó támogathatósági feltételeket.

(49) A 347/2013/EU rendelet 14. cikke szerint az ugyanezen rendelet II. mellékletének 1., 2. és 4. pontjában említett kategóriákba tartozó közös érdekű projektek uniós pénzügyi támogatásra jogosultak pénzügyi eszközök, valamint tervezésre fordítható vissza nem térítendő támogatások formájában. Kivitelezési munkákhoz is igénybe vehetők vissza nem térítendő támogatások azon intézkedések esetében, amelyek olyan közös érdekű projektekhez járulnak hozzá, amelyek az említett rendelet 14. cikkével összhangban különösen jelentős pozitív externáliákat hordoznak magukban, és amelyek az adott projektre vonatkozó üzleti terv és más, elsősorban a potenciális befektetők, a hitelezők vagy a nemzeti szabályozó hatóság által végzett értékelések szerint gazdaságilag nem életképesek.

(50) A pénzügyi eszközök kedvezményezettjei ágazati diverzifikációjának biztosítása, valamint a tagállamok közötti fokozatos földrajzi diverzifikáció ösztönzése érdekében – különös tekintettel a Kohéziós Alapból való támogatásra jogosult tagállamokra – a Bizottságnak az Európai Beruházási Bankkal együttműködve, közös kezdeményezések, például az Európai PPP Szakértői Központ és a Közös segítségnyújtás projektek támogatására az európai régiókban (Jaspers) révén támogatnia kell a tagállamokat annak biztosításában, hogy a projekt-finanszírozás kedvezményezettjeként szóba jöhető projektek rendelkezésre álljanak.

(51) Az e rendelet szerinti pénzügyi eszközöknek tükrözniük kell a 966/2012/EU, Euratom rendelet VIII. címében és az 1268/2012/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben ([1]) foglalt szabályokat, valamint összhangban kell lenniük a pénzügyi eszközökre vonatkozó legjobb gyakorlatokra vonatkozó szabályokkal.

(52) Ami a pénzügyi eszközök feltételeit illeti, szükség lehet arra, hogy a munkaprogramokban további követelményeket szabjanak meg például a versenyképes piacok biztosítása érdekében, az uniós politikák alakulása, a technológiai fejlődés és az esetlegesen lényegessé váló egyéb tényezők fényében.

(53) A CEF-ből származó támogatás többéves programozásának az a célja, hogy támogassa az Unió prioritásait azáltal, hogy biztosítja a szükséges pénzügyi források rendelkezésre állását, valamint az Unió és a tagállamok együttes fellépései közötti összhangot, átláthatóságot és folytonosságot. A közlekedési ágazatban az első többéves munkaprogram végrehajtását követően benyújtott pályázatok esetében a költségek elszámolhatóságának 2014. január 1-jén kell kezdődnie annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a 680/2007/EK rendelet által már szabályozott projektek folytatását.

([1]) A Bizottság 1268/2012/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2012. október 29.) az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról szóló 966/2012/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazási szabályairól (HL L 362., 2012.12.31., 1. o.).

▼B

(54) Mivel bizonyos infrastrukturális projektek megvalósítása nagy összegű költségvetést igényel, lehetőséget kell teremteni néhány intézkedés esetében a pénzügyi támogatáshoz kapcsolódó költségvetési kötelezettségvállalások éves részletekre történő felosztására.

(55) Az uniós szinten rendelkezésre álló forrásokat figyelembe véve, a legmagasabb uniós többletértéket nyújtó projektekre kell összpontosítani ahhoz, hogy el lehessen érni a kívánt hatást. A támogatást ezért a törzshálózatra és a forgalomirányítási rendszerek, különösen az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (a SESAR rendszer) eredményeként létrejövő, mintegy 3 000 millió EUR összegű uniós költségvetési forrást igénylő légi irányítási rendszerek, továbbá az olyan rendszerek, mint az intelligens közlekedési rendszerek (ITS), a hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek (VTMIS), a folyami információs szolgáltatások (RIS) és az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) területén megvalósítandó közös érdekű projektekre kell összpontosítani. Az energetikai ágazatban a pénzügyi támogatásnak a belső energiapiac megteremtésére, az energiaellátás biztonságáról való gondoskodásra, a fenntarthatóság előmozdítására – többek között biztosítva a megújuló energiának a termelőhelytől a fogyasztási központokig és a tárolóhelyekig való továbbítását –, valamint a köz- és a magánberuházások bevonására kell összpontosítania. A távközlési ágazatban a pénzügyi támogatásnak elsősorban olyan projektekre kell irányulnia, amelyek keresletet teremtenek a szélessáv iránt, többek között az európai digitális szolgáltatási infrastruktúra kiépítésére, ezek ugyanis ösztönzik a szélessávú hálózatok kiépítésébe történő beruházásokat.

(56) Az energetikai ágazatban a piaci felvételtől függően az előirányzott költségvetési forrásokat mindenekelőtt pénzügyi eszközök formájában kell rendelkezésre bocsátani. A távközlési ágazatban a közös érdekű projekteknek alkalmasnak kell lenniük vissza nem térítendő támogatás formájában, illetve közbeszerzés keretében nyújtott uniós pénzügyi támogatásra az alapszolgáltatási platformok, az általános szolgáltatások és a horizontális intézkedések esetében. A szélessávú szolgáltatások kiépítését célzó intézkedéseknek – köztük a szélessáv iránti kereslet ösztönzését célzó intézkedéseknek – alkalmasnak kell lenniük pénzügyi eszközök formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra.

(57) A 347/2013/EU rendelethez készült hatásvizsgálatban szereplő elemzés szerint a villamos energia esetében hozzávetőlegesen 100-ra, a földgáz esetében pedig 50-re tehető az olyan közös érdekű projektek száma, amely a leginkább elősegíti a stratégiai jelentőségű, energiainfrastruktúra-prioritásnak minősülő folyosók és területek megvalósítását. Ezenfelül abból kifolyólag, hogy az európai energiarendszerben a következő két évtized során várhatóan a villamos energia kerül túlsúlyba, a becslések szerint a CEF-ből az energetikára szánt keret döntő részét a közös érdekű villamosenergia-projekteknek nyújtott támogatásra kell fordítani. Bár megjegyzendő, hogy e becslések változhatnak, mihelyt több információ áll rendelkezésre, továbbá figyelembe véve, hogy meg kell felelni a 347/2013/EU rendelet rendelkezéseinek, a Bizottságnak kellő figyelmet kell fordítania a villamosenergia-projektekre annak érdekében, hogy a piaci felvételtől, valamint a

▼B

javasolt intézkedések minőségétől, kiforrottságától és finanszírozási szükségleteiktől függően a 2014–2020-as időszakban a pénzügyi támogatás döntő részét e projektek rendelkezésére bocsássák. Ez a cél nem érinti az energetikai projektek rendelkezésére álló pénzösszegek esetleges újraelosztását.

(58) A Bizottságnak félidős és utólagos értékeléseket kell végeznie a finanszírozás eredményességének és hatékonyságának, valamint a CEF általános céljaira és az Európa 2020 stratégia prioritásaira gyakorolt hatásának felmérése érdekében, ezen értékelések eredményét pedig közölnie kell az Európai Parlamenttel, a Tanáccsal, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal valamint a Régiók Bizottságával. A Bizottságnak közzé kell tennie a CEF keretében megvalósított konkrét projektekre vonatkozó információkat. Az információkat évente aktualizálni kell.

(59) A közlekedés és az energetika vonatkozásában az 1315/2013/EU rendeletben és a 347/2013/EU rendeletben megállapított ágazatspecifikus iránymutatások alapján lista készült azokról a projektekről, illetve kiemelt jelentőségű folyosókról és területekről, amelyekre e rendeletnek vonatkoznia kell, és e listákat az e rendelet mellékletében fel kell tüntetni. A közlekedést illetően a szakpolitikai prioritások, a technológiai lehetőségek és a forgalom lehetséges változásainak figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a melléklet I. részének módosításai és a 7. cikk (2) bekezdése értelmében támogatható intézkedésekre vonatkozó, a munkaprogramokban érvényesítendő finanszírozási prioritások részletes meghatározása tekintetében.

(60) A közlekedésspecifikus célok finanszírozási igénye tényleges mértékének figyelembevétele és a félidős értékelés eredményeinek érvényre juttatása érdekében, amennyiben 5 százalékpontnál nagyobb mértékben bizonyul szükségesnek eltérni az adott közlekedésspecifikus célra elkülönített, az e rendelet melléklete VI. részében foglalt értéktől, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az egyes közlekedésspecifikus célokra vonatkozó indikatív százalékos arányok módosítása tekintetében. A közlekedésspecifikus célokra elkülönített indikatív értékek nem jelentenek akadályt arra nézve, hogy a Kohéziós Alapból átcsoportosított 11 305 500 000 EUR összeget teljes egészében a törzshálózat megvalósítását célzó projektekre, illetve az e rendelet mellékletének I. részében meghatározott projektekre és horizontális prioritásokra fordítsák.

(61) A CEF végrehajtása során levont következtetések, többek között a félidős értékelés eredményeinek érvényesítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el, amelyekkel módosítja az odaítélési kritériumok meghatározása során figyelembe veendő általános aspektusok listáját.

▼B

(62) Felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság megfelelő egyeztetéseket folytasson az előkészítő munka során, beleértve a szakértői szinteket is. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon továbbítania kell a megfelelő dokumentumokat az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

(63) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a többéves és az éves munkaprogramok tekintetében. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([1]) megfelelően kell gyakorolni.

(64) Az Unió pénzügyi érdekeit a teljes kiadási ciklusban arányos intézkedésekkel kell védeni, beleértve a szabálytalanságok megelőzését, feltárását és kivizsgálását, az elveszített, jogtalanul kifizetett vagy szabálytalanul felhasznált pénzösszegek visszafizettetését, valamint adott esetben szankciók kiszabását a 966/2012/EU, Euratom rendelettel összhangban. Az Európai Parlamentet minden ilyen intézkedésről tájékoztatni kell.

(65) A CEF-ből forráshoz jutó projektek esetében a széles körű és tisztességes verseny biztosítása érdekében a szerződésformának meg kell felelnie az adott projekt célkitűzéseinek és körülményeinek. A szerződéses feltételeket a maximális költséghatékonyság és a szerződés legeredményesebb teljesítése érdekében úgy kell meghatározni, hogy a szerződéssel összefüggő kockázatok méltányos módon legyenek elosztva. Ezt az alapelvet kell alkalmazni függetlenül attól, hogy nemzeti vagy nemzetközi szerződésmintát használnak-e.

(66) A közös érdeket szolgáló infrastrukturális projektek némelyikének esetleg szomszédos, csatlakozás előtt álló, illetve más harmadik országokkal kell összekapcsolódnia és azokon áthaladnia. A CEF-nek az említett infrastruktúrák összekapcsolására és finanszírozására egyszerűbb megoldást kell kínálnia az uniós költségvetés belső és külső eszközei közötti koherencia biztosítása érdekében.

(67) Amennyiben harmadik országok és harmadik országokban székhellyel rendelkező vállalkozások is részt vesznek a közös érdekű projektekhez hozzájáruló intézkedésekben, vissza nem térítendő támogatás kizárólag abban az esetben biztosítható, ha az adott intézkedés számára az EHE vagy egyéb uniós programok alapján nyújtott egyéb formájú pénzügyi támogatás valószínűleg nem elegendő.

(68) A társadalmi, éghajlat-változási és környezeti hatásnak a Bizottság által figyelembe veendő, az e rendelet mellékletének VII. részében meghatározott általános aspektusát a 347/2013/EU rendelet 4. cikkének (4) bekezdésében foglalt megközelítéssel összhangban nem kell alkalmazni az energetika területén.

([1]) Az Európai Parlament és Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

▼B

(69) A távközlési ágazatban az uniós támogatás köz- és magánberuházásokra gyakorolt ösztönző hatására vonatkozó általános aspektust kizárólag azon digitális szolgáltatási infrastruktúrák esetében kell figyelembe venni, amelyek célja, hogy további beruházásokat eredményezzenek.

(70) A határokon átnyúló dimenzióra vonatkozó általános aspektust nem kell figyelembe venni a szélessávú hálózatok esetében, mivel a szélessávú hálózatokba történő valamennyi – többek között a tagállami határokon belül megvalósuló – beruházással erősödni fog a transzeurópai távközlési hálózatok összeköttetése.

(71) Az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) azon államainak részvétele, amelyek az Európai Gazdasági Térségnek (EGT) is tagjai, az EGT-megállapodásban rögzített feltételekkel összhangban történik. Az említett cél érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó minden egyes ágazatot külön programként kell kezelni. Az EFTA-államoknak a CEF-ben való részvételét különösen a távközlés területén célszerű előirányozni.

(72) Ami a közlekedést illeti, a tekintetben, hogy egy közös érdekű projekt valamely harmadik országban támogatható-e e rendelet szerint, az 1315/2013/EU rendelet III. mellékletében foglalt áttekintő térképeket kell alkalmazni. Azon harmadik országokban, amelyekre vonatkozóan a TEN-T rendelet nem tartalmaz áttekintő térképet, a közös érdekű projektek abban az esetben támogathatók, ha folyamatban van az ilyen áttekintő térképekről való megállapodást célzó kölcsönös együttműködés.

(73) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a transzeurópai hálózatok koordinált fejlesztését és finanszírozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az említett célok koordinációjának szükségessége miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(74) Az Európai Parlament és Tanács 680/2007/EK rendeletét és 67/2010/EK rendeletét [1] az egyértelműség érdekében hatályon kívül kell helyezni.

(75) Ennek a rendeletnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon kell hatályba lépnie annak érdekében, hogy az e rendelet szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat és végrehajtási aktusokat időben el lehessen fogadni,

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 67/2010/EK rendelete (2009. november 30.) a közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól (HL L 27., 2010.1.30., 20. o.).

▼B

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. CÍM

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

I. FEJEZET

Az európai hálózatfinanszírozási eszköz

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet létrehozza az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (a továbbiakban: a CEF), amely meghatározza a transzeurópai hálózatok uniós pénzügyi támogatásának feltételeit, módszereit és eljárásait a közlekedési, a távközlési és az energetikai infrastruktúrák ágazatában megvalósítandó közös érdekű projektek támogatása, valamint az említett ágazatok közötti potenciális szinergiák kihasználása érdekében. A rendelet emellett megállapítja a 2014–2020-as időszakra szóló többéves pénzügyi keret értelmében rendelkezésre bocsátandó források elosztását.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „közös érdekű projekt”: az 1315/2013/EU rendeletben, a 347/2013/EU rendeletben vagy a transzeurópai hálózatok távközlési infrastruktúrájának területére vonatkozó iránymutatásokról szólórendeletben meghatározott projekt;

2. „határokon átnyúló szakasz”: a közlekedési ágazat esetében azon szakasz, amely biztosítja valamely közös érdekű projekt folytonosságát azon legközelebbi városi csomópontok között, amelyek valamely két tagállam közötti, illetve egy tagállam és egy szomszédos ország közötti határ két oldalán helyezkednek el;

3. „szomszédos ország”: az európai szomszédságpolitika és ezen belül a stratégiai partnerség hatálya alá tartozó, illetve a bővítési politika és az Európai Gazdasági Térség vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás hatálya alá tartozó ország;

4. „harmadik ország”: bármely szomszédos ország vagy bármely más olyan ország, amellyel az Unió e rendelet célkitűzéseinek megvalósítása során együttműködhet;

5. „kivitelezés”: az összetevők, rendszerek és szolgáltatások – beleértve a szoftvereket is – beszerzése, leszállítása és telepítése, valamint a projekthez kapcsolódó fejlesztési, építési és telepítési tevékenységek elvégzése, továbbá a létesítmények átadása és a projekt elindítása;

▼B

6. „tanulmányok”: a projekt végrehajtásának előkészítéséhez szükséges tevékenységek, például előkészületi, feltérképező, megvalósíthatósági, értékelő, tesztelő és hitelesítő tanulmányok – beleértve a szoftverekkel végzett tevékenységeket is –, valamint minden más ezt elősegítő technikai intézkedés, beleértve a kivitelezést megelőző, a projekt meghatározásához és végrehajtásához, valamint a finanszírozására vonatkozó döntésekhez szükséges olyan intézkedéseket, mint például a helyszíni feltárásokra és a finanszírozási konstrukció előkészítésére vonatkozó lépések;

7. „programtámogató tevékenységek”: a CEF szintjén annak végrehajtásához és az egyedi ágazatspecifikus iránymutatások végrehajtásához szükséges összes kísérő intézkedés, mint például szolgáltatások, főleg technikai segítségnyújtás, többek között a pénzügyi eszközök felhasználásához kapcsolódóan, valamint előkészítési, megvalósíthatósági, koordinációs, monitoring, az érdekelt felekkel való konzultációra irányuló, ellenőrzési, auditálási és értékelési tevékenységek, amelyek közvetlenül az EHE irányításához és célkitűzései megvalósításához szükségesek. A programtámogató tevékenységekhez tartoznak különösen: tanulmányok, értekezletek, az infrastruktúra feltérképezése, tájékoztatás, információterjesztés, kommunikációs és figyelemfelkeltő tevékenységek, a CEF-fel kapcsolatos információcserére összpontosító információtechnológiai eszközökhöz és hálózatokhoz kapcsolódó kiadások, valamint minden egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtással összefüggésben a Bizottságnál felmerült olyan kiadások, amelyek szükségesek lehetnek az EHE irányításához vagy az egyedi ágazatspecifikus iránymutatások végrehajtásához. A programtámogató tevékenységek körébe tartoznak továbbá az ahhoz szükséges tevékenységek is, hogy az e rendelet szerinti vagy a pénzügyi piacról való finanszírozáshoz jutás érdekében elő lehessen segíteni a közös érdekű projektek előkészítését, elsősorban a Kohéziós Alapból való támogatásra jogosulttagállamokban. A programtámogató tevékenységekhez kell számítani adott esetben a Bizottság által a CEF bizonyos részeinek (a továbbiakban: a végrehajtó ügynökség) végrehajtásával megbízott végrehajtó ügynökség költségeit is;

8. „intézkedés”: minden olyan – pénzügyileg és technikailag függetlennek minősített, határidős – tevékenység, amely szükséges a közös érdekű projektek megvalósításához;

9. „elszámolható költségek”: a 966/2012/EU, Euratom rendelet értelmében vett elszámolható költségek;

10. „kedvezményezett”: tagállam, nemzetközi szervezet, állami vagy magánvállalkozás vagy szerv, amelyet e rendelet alapján és a 17. cikkben említett, vonatkozó munkaprogramokban meghatározott szabályoknak megfelelően uniós pénzügyi támogatásra jogosultnak választottak ki;

11. „végrehajtó szerv”: az intézkedés végrehajtására a kedvezményezett által kijelölt állami vagy magánvállalkozás vagy szerv, amennyiben a kedvezményezett valamely tagállam vagy nemzetközi szervezet. E vállalkozás vagy szerv kijelöléséről a kedvezményezett saját felelősségére és – amennyiben ahhoz közbeszerzési szerződés megkötése szükséges – az alkalmazandó uniós és tagállami közbeszerzési szabályoknak megfelelően dönt;

12. „átfogó hálózat”: az 1315/2013/EU rendelet II. fejezetével összhangban meghatározott közlekedési infrastruktúra;

▼B

13. „törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendelet III. fejezetével összhangban meghatározott közlekedési infrastruktúra;

14. „törzshálózati folyosók”: a törzshálózat összehangolt megteremtését elősegítő és az e rendelet mellékletének I. részében foglalt jegyzékben szereplő eszköz, az 1315/2013/EU rendelet IV. fejezetében foglaltak szerint;

15. „szűk keresztmetszet”: a közlekedési ágazatban fizikai, műszaki vagy működésbeli korlát, amely a rendszer meghibásodásához vezet, így hátrányosan befolyásolja a távolsági vagy határokon átnyúló forgalom folytonosságát, és amely új infrastruktúra létrehozásával vagy a meglévő infrastruktúra jelentős korszerűsítésével szüntethető meg, ami a szűk keresztmetszetből adódó problémákat megoldó, érdemi javulást képes előidézni;

16. „prioritás”, illetve „kiemelt jelentőség”: a 347/2013/EU rendeletben megjelölt kiemelt jelentőségű villamosenergia-folyosók, kiemelt jelentőségű földgázfolyosók vagy kiemelt jelentőségű tematikus területek bármelyike;

17. „telematikai alkalmazások”: az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott alkalmazások;

18. „energia-infrastruktúra”: a 347/2013/EU rendeletben meghatározott infrastruktúra;

19. „ágazatok közötti szinergiák”: a közlekedési, távközlési és energetikai ágazat közül legalább kettőben hasonló vagy egymást kiegészítő intézkedések fennállása, amely a pénzügyi, technikai vagy humán erőforrások egyesítése révén lehetővé teheti a költségek vagy az eredmények optimalizálását;

20. „elszigetelt hálózat”: egy tagállamnak a vasúti hálózata vagy annak egy része az 1315/2013/EU rendeletben foglalt fogalommeghatározás szerint.

3. cikk

Általános célkitűzések

A CEF célja lehetővé tenni a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatban a közös érdekű projekteknek a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos szakpolitika keretében történő előkészítését és megvalósítását. A CEF-nek főként azon közös érdekű projektek végrehajtásához kell támogatást nyújtania a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatban, amelyek célja új infrastruktúrák és szolgáltatások kifejlesztése és kiépítése, illetve a meglévő infrastruktúrák és szolgáltatások korszerűsítése. A közlekedési ágazatban elsőbbséget kell biztosítania a hiányzó kapcsolatok kialakításának. Az EHE-nek hozzá kell járulnia azon projektek támogatásához is, amelyek európai többletértékkel és jelentős társadalmi előnyökkel rendelkeznek, de nem részesülnek megfelelő piaci finanszírozásban. Az alábbi általános célkitűzések a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatra vonatkoznak:

a) az Európa 2020 stratégiával összhangban hozzájárulás az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéshez korszerű és nagy teljesítményű, a várható jövőbeli forgalmat figyelembe vevő transzeurópai hálózatok kiépítésével, ami az egész Unió javát szolgálja növelve

▼B

versenyképességünket a világpiacon, a gazdasági, társadalmi és területi kohéziót pedig a belső piacon, továbbá a magán-, a közcélú, illetve a közcélú magán beruházások számára kedvezőbb környezetet teremt a pénzügyi eszközök és a közvetlen uniós támogatás ötvözése révén, amely környezetben a projektek profitálhatnak az eszközök említett ötvözéséből, megfelelően kiaknázva az ágazatok közötti szinergiákat.

E célkitűzés megvalósulását a magán-, a közcélú, illetve a közcélú magán partnerségek közös érdekű projektekre fordított beruházásainak volumene, és különösen az e rendelet alapján pénzügyi eszközök segítségével megvalósított közös érdekű projektekre fordított magánberuházások volumene alapján mérik majd. Külön figyelemben részesül a közcélú beruházások hatékony felhasználása.

b) annak lehetővé tétele, hogy az Unió teljesíthesse a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos céljait, köztük az üvegházhatású gázok kibocsátásának legalább 20 %-os csökkentését az 1990-es szinthez képest, az energiahatékonyság 20 %-os növelését és a megújuló energia arányának 20 %-ra növelését 2020-ig, hozzájárulva ezáltal az Unió dekarbonizálására vonatkozó közép- és hosszú távú célkitűzéseihez, ugyanakkor biztosítva a tagállamok közötti nagyobb szolidaritást.

4. cikk

Ágazatspecifikus célkitűzések

(1) A 3. cikkben meghatározott általános célkitűzések sérelme nélkül a CEF-nek az ezen cikk (2), (3) és (4) bekezdésében említett i ágazatspecifikus célkitűzések megvalósításához is hozzá kell járulnia:

(2) A közlekedési ágazatban támogatja az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott olyan közös érdekű projekteket, amelyek a rendelet 4. cikkében részletesebben meghatározott alábbi célkitűzések megvalósítását célozzák:

a) a szűk keresztmetszetek megszüntetése, a vasúti átjárhatóság fejlesztése, a hiányzó kapcsolatok kialakítása és különösen a határokon átnyúló szakaszok fejlesztése. E célkitűzés megvalósulását

i. az új vagy továbbfejlesztett, határokon átnyúló összeköttetések száma;

ii. a szabványos európai névleges nyomtávolságúra átépített és ERTMS-szel rendelkező vasútvonalak kilométerben kifejezett hossza;

iii. a közlekedési útvonalakon a megszüntetett szűk keresztmetszetek és a megnövekedett kapacitású szakaszok száma alapján kell mérni minden olyan közlekedési mód esetében, amely a CEF révén finanszírozásban részesült;

iv. az Unió területén található belvízi hajóúthálózat kategóriánkénti hossza; és

v. az Unió területén található, az 1315/2013/EU rendelet 39. cikkének (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek megfelelő korszerűsített vasúthálózat hossza alapján kell mérni;

▼B

b) fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek hosszú távon való biztosítása, ezzel felkészülve a várható forgalomáramlásra, és lehetővé téve valamennyi közlekedési mód esetében a dekarbonizációt az innovatív, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és energiahatékony közlekedési technológiákra való átállás révén, mindeközben a biztonságot is optimalizálva. E célkitűzés megvalósulását

   i. az Unió területén található közúti TEN-T törzshálózatot használó, alternatív üzemanyaggal működő járművek rendelkezésére álló töltőállomások száma;

   ii. az Unió területén található TEN-T törzshálózathoz tartozó, alternatív üzemanyag-töltőállomással ellátott belvízi és tengeri kikötők száma; valamint

   iii. az Unió területén található közúti hálózatokon bekövetkező balesetek számának csökkenése alapján kell mérni;

c) a közlekedési módok integrálásának és összekapcsolásának optimalizálása, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának javítása, ugyanakkor biztosítva a közlekedési infrastruktúrák akadálymentességét. E célkitűzés megvalósulását

   i. a multimodális logisztikai platformok, többek között a vasúthálózattal összekapcsolt belvízi és tengeri kikötők és repülőterek;

   ii. a fejlesztésen átesett vasúti-közúti terminálok száma, valamint a kikötők közötti tengeri gyorsforgalmi utaknak köszönhető jobb vagy új összeköttetések száma,

   iii. a belvízi hajóutak RIS-szel felszerelt kilométereinek száma, továbbá

   iv. a SESAR, a VTMIS és a közúti ágazatra vonatkozó ITS kiépítettségi szintje alapján kell mérni.

Az e bekezdésben említett mutatók nem vonatkoznak azokra a tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúthálózattal vagy belvízi hajóúthálózattal.

Ezek a mutatók nem tekintendők a CEF által támogatható intézkedésekre vonatkozó kiválasztási vagy támogathatósági kritériumoknak.

Azok az indikatív százalékos arányok, amelyek azt tükrözik, hogy az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett teljes költségvetési forrás mely hányadát kell a három közlekedésspecifikus célkitűzésre elkülöníteni, e rendelet mellékletének VI. részében kerültek megállapításra. A Bizottság 5 százalékpontnál nagyobb mértékben nem térhet el ezektől az indikatív százalékos arányoktól.

(3) Az energetikai ágazatban azokat a közös érdekű projekteket kell támogatni, amelyek az alábbi egy vagy több célkitűzés elérésére törekednek:

a) a versenyképesség növelése a belső energiapiac további integrációjának, valamint a villamosenergia- és földgázhálózatok határokon átnyúló átjárhatóságának előmozdítása révén. E célkitűzés megvalósulásának mérése utólag, az alábbiak alapján történik:

▼B

i. a tagállami hálózatok tényleges összeköttetését és a belső akadályok felszámolását biztosító projektek száma;

ii. a tagállamok energetikai elszigeteltségének csökkenése vagy megszűnése;

iii. a határokon átnyúló villamosenergia-átviteli képesség a kiépített villamosenergia-termelési kapacitáshoz viszonyítva az érintett tagállamokban;

iv. árkonvergencia az érintett tagállamok földgáz- és/vagy villamosenergia-piacán; valamint

v. a kétirányú földgázáramlást lehetővé tevő rendszer-összeköttetések által lefedett csúcsigény két érintett tagállamban százalékban kifejezve;

b) az Unió energiaellátása biztonságának a javítása;

E célkitűzés megvalósulásának mérése utólag, az alábbiak alapján történik:

i. az ellátási források, az ellátást biztosító partnerek és ellátási útvonalak diverzifikálását lehetővé tévő projektek száma;

ii. a tárolási kapacitás növelésére irányuló projektek száma;

iii. a rendszer rugalmasság, figyelembe véve az ellátásban jelentkező zavarok számát és időtartamát;

iv. a megújuló forrásból előállított energiamennyiség korlátozásának elkerülése számszerűsítve;

v. az elszigetelt piacok diverzifikáltabb ellátási forrásokkal való összeköttetése;

vi. az energia-infrastruktúra részét képező eszközök optimális felhasználása;

c) hozzájárulás a fenntartható fejlődéshez és a környezetvédelemhez, többek között a megújuló energiaforrásokból előállított energiának az átviteli hálózatba való integrálása, valamint intelligens energiahálózatok és szén-dioxid-szállítási hálózatok kialakítása révén.

E célkitűzés megvalósulásának mérése utólag, az alábbiak alapján történik:

i. a megújuló forrásból előállított, a nagy fogyasztói központokhoz és tárolóhelyekhez továbbított villamos energia mennyisége;

ii. a megújuló forrásból előállított energiamennyiség korlátozásának elkerülése számszerűsítve;

iii. a CEF-ből támogatott, intelligens hálózatokkal kapcsolatos megvalósult projektek száma és az általuk lehetővé tett kereslet-oldali reakció;

iv. a CEF-ből támogatott projektek megvalósításával megakadályozott széndioxid-kibocsátás mennyisége.

▼B

Az ezen bekezdésben említett célkitűzések megvalósulásának utólagos mérésére szolgáló mutatók nem minősülnek a CEF által támogatható intézkedésekre vonatkozó kiválasztási vagy támogathatósági kritériumoknak.

A közös érdekű projektek esetében az uniós pénzügyi támogatásra való jogosultság feltételeit a 347/2013/EU rendelet 14. cikke határozza meg, míg a kiválasztási kritériumokat ugyanezen rendelet 4. cikke tartalmazza.

(4) A távközlési ágazatban a CEF-nek a transzeurópai hálózatok távközlési infrastruktúrájának területére vonatkozó iránymutatásokról szóló rendeletben meghatározott célkitűzések megvalósítását célzó intézkedéseket kell támogatnia.

5. cikk

Költségvetés

(1) A 2014 és 2020 közötti időszakban a CEF végrehajtására vonatkozó pénzügyi keretösszeg folyó áron 33 242 259 000 EUR ([1]). Ez az összeg a következőképpen oszlik meg:

a) közlekedési ágazat: 26 250 582 000 EUR, ebből 11 305 500 000 EUR-t a Kohéziós Alapból kell átcsoportosítani kizárólag a Kohéziós Alapból támogatható tagállamok általi, e rendelettel összhangban való felhasználásra;

b) távközlési ágazat: 1 141 602 000 EUR;

c) energetikai ágazat: 5 850 075 000 EUR.

Az említett összegek nem érintik az 1311/2013/EU, Euratom tanácsi rendelet ([2]) szerinti rugalmassági mechanizmus alkalmazását.

(2) A CEF végrehajtására vonatkozó pénzügyi keretösszegből a következőkkel kapcsolatos kiadásokat kell fedezni:

a) a 7. cikk értelmében, közös érdekű projektekhez hozzájáruló intézkedések és programtámogató tevékenységek;

b) azon programtámogató tevékenységek, amelyek a CEF és a 680/2007/EK rendelet alapján elfogadott intézkedések közötti átmenet biztosításához szükségesek ilyen kiadásokat is – a pénzügyi keretösszeg legfeljebb 1 %-áig; végrehajtó ügynökség költségeit is e felső összeghatár alá kell számítani.

([1]) A 2014 és 2020 közötti időszakban a CEF-re vonatkozó pénzügyi keretösszeg 2011-es állandó árakon számítva 29 300 000 000 EUR, amely a következőképpen oszlik meg: 23 174 000 000 EUR, amely tartalmazza a kohéziós támogatásban részesülő országok (közlekedés) számára nyújtott 10 000 000 000 EUR-s, a 5 126 000 000 EUR-s (energetika) és a 1 000 000 000 EUR-s (telekommunikáció) támogatást.

([2]) A Tanács 1311/2013/EU, Euratom rendelete (2013. december 2-an) a 2014 és 2020 közötti időszakra szóló többéves pénzügyi keret megállapításáról (HL L 347., 20.12.2013., 884. o).

▼B

(3) A 27. cikk (1) bekezdésében említett félidős értékelést követően az Európai Parlament és a Tanács a Bizottság javaslatára az (1) bekezdésben meghatározott felosztás szerinti előirányzatokat átcsoportosíthatja a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazat között, kivéve azt a 11 305 500 000 EUR összeget, amelyet a Kohéziós Alapból az abból támogatható tagállamokban a közlekedési ágazatot érintő projektek finanszírozására kell átcsoportosítani.

(4) Az éves előirányzatokat a 2014 és 2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kereten belül az Európai Parlament és a Tanács engedélyezi.

II. FEJEZET

Finanszírozási formák és pénzügyi rendelkezések

6. cikk

A pénzügyi támogatás formái

(1) A CEF-t a 966/2012/EU, Euratom rendeletben meghatározott pénzügyi támogatási formák, különösen a vissza nem térítendő támogatások, a közbeszerzések és a pénzügyi eszközök közül egyet vagy többet alkalmazva kell végrehajtani.

(2) E rendelet alkalmazásában a 17. cikkben említett munkaprogramokban kell megállapítani a pénzügyi támogatási formákat, így különösen a vissza nem térítendő támogatásokat, a közbeszerzéseket, valamint a pénzügyi eszközöket.

(3) A Bizottság a CEF végrehajtását – egy költséghatékonysági elemzést követően – részben rábízhatja a 966/2012/EU, Euratom rendelet 58. cikke (1) bekezdésének a) pontjában és 62. cikkében említett szervekre, valamint különösen a végrehajtó ügynökségére, szem előtt tartva a CEF optimális igazgatására és hatékonyságára vonatkozó, a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatot érintő követelményeket. Ezenfelül a Bizottság a CEF végrehajtását részben rábízhatja a 966/2012/EU, Euratom rendelet 58. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott szervekre.

7 cikk

Pénzügyi elszámolhatóság és a pénzügyi támogatás feltételei

(1) Kizárólag az 1315/2013/EU rendelet, a 347/2013/EU rendelet és a transzeurópai távközlési infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó iránymutatásokról szóló rendelet szerinti közös érdekű projektekhez hozzájáruló intézkedések, valamint a programtámogató tevékenységek jogosultak vissza nem térítendő támogatás, közbeszerzés és pénzügyi eszköz formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra.

(2) A közlekedéságazatban kizárólag az 1315/2013/EU rendelet szerinti közös érdekű projektekhez hozzájáruló intézkedések és programtámogató tevékenységek jogosultak e rendelet alapján közbeszerzés és pénzügyi eszköz formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra. Vissza nem térítendő támogatás formájában kizárólag a következők jogosultak az e rendelet alapján nyújtott uniós pénzügyi támogatásra:

▼B

a) az 1315/2013/EU rendelet III. fejezete szerinti törzshálózat kiépítését célzó intézkedések, beleértve az új technológiáknak és innovációnak a rendelet 33. cikkével összhangban történő alkalmazását, továbbá az e rendelet mellékletének I. részében meghatározott projektek és horizontális prioritások;

b) az 1315/2013/EU rendelet II. fejezete szerinti átfogó hálózatot megvalósító intézkedések, amennyiben ezen intézkedések hozzájárulnak a hiányzó kapcsolatok kialakításához, a határokon átnyúló forgalom megkönnyítéséhez vagy szűk keresztmetszeteket számolnak fel, és amennyiben ezen intézkedések hozzájárulnak a törzshálózat fejlesztéséhez is, vagy törzshálózati folyosókat kötnek össze, illetve amennyiben ezen intézkedések hozzájárulnak a 913/2010/EU rendelet mellékletében meghatározott vasúti árufuvarozási folyosók főágain az ERTMS telepítéséhez – az e rendelet 5. cikkében meghatározott, közlekedésre vonatkozó pénzügyi keretösszeg legfeljebb 5 %-áig;

c) az 1315/2013/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározottak szerinti közös érdekű projektekre vonatkozó tanulmányok;

d) a 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat ([1]) III. mellékletében meghatározott kiemelt fontosságú, határokon átnyúló projektekre vonatkozó tanulmányok;

e) az 1315/2013/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a), d) és e) pontjában meghatározott közös érdekű projektek támogatását célzó intézkedések;

f) a törzshálózat csomópontjain – többek között városi csomópontokon – közlekedési infrastruktúrát megvalósító intézkedések, az 1315/2013/EU rendelet 41. cikkében meghatározottak szerint;

g) az 1315/2013/EU rendelet 31. cikkével összhangban telematikai alkalmazásokat támogató intézkedések;

h) az 1315/2013/EU rendelet 32. cikkével összhangban árufuvarozási szolgáltatásokat támogató intézkedések;

i) a vasúti szállítással járó zajnak többek között a meglévő kötöttpályás járművek utólagos átszerelésével való csökkentését célzó intézkedések, együttműködve egyebek közt a vasúti ágazattal;

j) programtámogató tevékenységek;

k) az 1315/2013/EU rendelet 34. cikkével összhangban a biztonságos és védett infrastruktúrát kialakító intézkedések;

l) az 1315/2013/EU rendelet 21. cikkében meghatározott tengeri gyorsforgalmi utakat támogató intézkedések.

A közlekedés területén valamely határokon átnyúló szakaszra vagy annak egy részére vonatkozó intézkedések kizárólag akkor részesülhetnek uniós pénzügyi támogatásban, ha az érintett tagállamok vagy az érintett tagállamok és harmadik országok között, a határokon átnyúló szakaszok megvalósítására vonatkozóan létezik írásbeli megállapodás.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata (2010. július 7.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 204., 2010.8.5., 1. o.).

▼B

(3) Az energetikai ágazat minden olyan intézkedés, amely az e rendelet I. mellékletének II. részében említett, kiemelt jelentőségű folyosókhoz és területekhez kapcsolódó és a 347/2013/EU rendelet 14. cikkében meghatározott feltételeket teljesítő közös érdekű projekteket, továbbá programtámogató tevékenységeket valósít meg, e rendelet alapján pénzügyi eszköz, közbeszerzés és vissza nem térítendő támogatás formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra jogosult.

Annak lehetővé tétele érdekében, hogy az uniós pénzügyi támogatás multiplikátor hatását növelendő a lehető leghatékonyabb legyen az uniós költségvetés felhasználása, a Bizottság a pénzügyi támogatást lehetőség szerint leginkább pénzügyi eszközök formájában nyújtja, a piaci közreműködéstől függően és a 14. cikk (2) bekezdésében és a 21. cikk (4) bekezdésében foglaltaknak megfelelően tiszteletben tartva a pénzügyi eszközök igénybevételére vonatkozó felső összeghatárt.

(4) A távközlési ágazatban minden olyan intézkedés, amely a transzeurópai távközlési infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó iránymutatásokról szóló rendeletben meghatározott közös érdekű projekteket és programtámogató tevékenységeket valósít meg, és teljesíti az ugyanezen rendelettel összhangban megállapított támogathatósági kritériumokat, e rendelet alapján uniós pénzügyi támogatásra jogosult a következő esetekben:

a) az általános szolgáltatásokat, az alapszolgáltatási platformokat és a programtámogató tevékenységeket vissza nem térítendő támogatások és/vagy közbeszerzés révén kell finanszírozni;

b) a szélessávú hálózatokkal kapcsolatos intézkedéseket pénzügyi eszközök révén kell finanszírozni.

(5) Az ágazatok közötti szinergiákat felmutató olyan intézkedések, amelyek a 2. cikk 1. pontjában említett rendeletekből legalább kettő alapján támogatásra jogosult közös érdekű projektekhez járulnak hozzá, e rendelet alapján kizárólag akkor jogosultak pénzügyi támogatásra a 17. cikk (7) bekezdésében említett, több ágazatot érintő pályázati felhívások esetében, ha az intézkedés alkotóelemei és költségei az e cikk (2), (3) és (4) bekezdése értelmében ágazatonként egyértelműen elkülöníthetők.

III. FEJEZET

Vissza nem térítendő támogatások

8. cikk

A vissza nem térítendő támogatások formái és az elszámolható költségek

(1) Az e rendelet hatálya alá tartozó vissza nem térítendő támogatások a 966/2012/EU, Euratom rendeletben meghatározottak közül bármilyen formában nyújthatók.

Az e rendelet 17. cikkében említett munkaprogramok meghatározzák a vissza nem térítendő támogatások azon formáit, amelyek alkalmazhatók a szóban forgó intézkedések finanszírozására.

(2) A 966/2012/EU, Euratom rendelet sérelme nélkül, az első többéves programban és az éves munkaprogramokban szereplő projektekhez kapcsolódó intézkedések kiadásai 2014. január 1-jétől számolhatók el.

▼B

(3) Kizárólag a tagállamokban felmerült kiadások számolhatók el, kivéve, ha a közös érdekű projekt egy vagy több harmadik ország területét is érinti, és ha az intézkedés nélkülözhetetlen az adott projekt célkitűzéseinek megvalósításához.

(4) A kedvezményezett által tőkekiadásként kezelt eszköz- és infrastrukturális költség teljes egészében elszámolható.

(5) A környezetvédelemről és a vonatkozó uniós jognak való megfelelésről szóló környezeti tanulmányok költségei elszámolhatók.

(6) A földvásárlással kapcsolatos kiadások nem számolhatók el, kivéve a Kohéziós Alapból az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról és az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló rendelettel összhangban a közlekedési ágazatba átcsoportosított összegeket.

(7) A 966/2012/EU, Euratom rendelet 126. cikke (3) bekezdése c) pontjának megfelelően a hozzáadottérték-adónak (héa) is az elszámolható költségek közé kell tartoznia.

A Kohéziós Alapból átcsoportosított, a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban elköltendő 11 305 500 000 EUR összeget illetően a héa elszámolhatóságára vonatkozó szabályok megegyeznek az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról és az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló rendeletben említett szabályokkal.

(8) A kedvezményezettek költségeinek elszámolhatóságáról szóló szabályok értelemszerűen alkalmazandók a végrehajtó szerveknél felmerült költségekre is.

9. cikk

Részvételi feltételek

(1) A pályázatokat egy vagy több tagállam vagy – az érintett tagállam egyetértésével – nemzetközi szervezetek, közös vállalkozások, illetve a tagállamokban létrehozott közcélú vagy magánvállalkozások vagy -szervek nyújthatják be.

(2) Pályázatot olyan szervezetek is beadhatnak, amelyek az alkalmazandó nemzeti jog alapján nem rendelkeznek jogi személyiséggel, amennyiben képviselőik megfelelő jogosultsággal rendelkeznek arra vonatkozóan, hogy a nevükben eljárva jogi kötelezettségeket vállaljanak, és az Unió pénzügyi érdekeinek védelmére a jogi személyekkel egyenértékű garanciát nyújtanak.

(3) Természetes személyek által benyújtott pályázatok nem támogathatók.

▼B

(4) Amennyiben valamely közös érdekű projekt célkitűzéseinek megvalósításához ez szükséges, illetve megfelelően indokolt, harmadik országok és harmadik országokban működő szervezetek is részt vehetnek a közös érdekű projektekhez hozzájáruló intézkedésekben.

E rendelet alapján támogatásban nem részesülhetnek, kivéve, ha az nélkülözhetetlen egy adott közös érdekű projekt célkitűzéseinek megvalósításához.

(5) A 17. cikkben említett többéves és éves munkaprogramok további egyedi szabályokat is tartalmazhatnak a pályázatok benyújtására vonatkozóan.

10. cikk

Finanszírozási arányok

(1) A 966/2012/EU, Euratom rendeletben említett esetek kivételével a pályázatokat pályázati felhívások alapján kell kiválasztani, az e rendelet 17. cikkben említett munkaprogramok alapján.

(2) A közlekedési ágazatban az uniós pénzügyi támogatás összege nem lehet több, mint:

a) a tanulmányokra vonatkozó vissza nem térítendő támogatások esetében az elszámolható költségek 50 %-a;

▼C1

b) a kivitelezésre vonatkozó vissza nem térítendő támogatások esetében:

▼B

i. a vasút- és a közúthálózat vonatkozásában olyan tagállamokban, amelyek területén nincsen vasúthálózat, vagy olyan tagállamokban, illetve azok olyan részén, ahol elszigetelt a vasúthálózat és nincs nagy távolságú vasúti teherszállítás: az elszámolható költségek 20 %-a; a finanszírozási arány legfeljebb 30 %-ra növelhető a szűk keresztmetszetek kezelését célzó intézkedések esetében és 40 %-ra növelhető a határokon átnyúló szakaszokat érintő és a vasúthálózatok átjárhatóságának javítását célzó intézkedések esetében;

ii. a belvízi utak vonatkozásában: az elszámolható költségek 20 %-a; a finanszírozási arány legfeljebb 40 %-ra növelhető a szűk keresztmetszetek kezelését célzó intézkedések, illetve 40 %-ra a határokon átnyúló szakaszokat érintő intézkedések esetében;

iii. a szárazföldi közlekedés, a multimodális logisztikai platformokkal való összeköttetések és azok fejlesztése vonatkozásában, beleértve a belvízi és tengeri kikötőkkel és repülőterekkel való összeköttetéseket, valamint a kikötők fejlesztését is: az elszámolható költségek 20 %-a;

iv. a vasúti teherszállítással járó zajnak többek között a meglévő vasúti járművek utólagos átszerelésével való csökkentését célzó intézkedések: az elszámolható költségek 20 %-a, legfeljebb az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett költségvetési források 1 %-ában megállapított összesített felső összeghatárig;

▼B

v. a közlekedési infrastruktúra fogyatékossággal élő személyek általi igénybevételének könnyebbé tétele: az átalakítási munkálatok elszámolható költségének 30 %-a, amely semmilyen körülmények közt nem haladhatja meg a kivitelezés teljes elszámolható költségének a 10 %-át;

vi. a valamennyi szállítási mód tekintetében új technológiákat és innovációt támogató intézkedések esetében: az elszámolható költségek 20 %-a;

vii. a határokon átnyúló közúti szakaszokat támogató intézkedések esetében: az elszámolható költségek 10 %-a;

c) telematikai alkalmazásokra és szolgáltatásokra vonatkozó vissza nem térítendő támogatások esetében:

i. az ERTMS, a SESAR rendszer, RIS és a VTMIS földi alkotóelemei esetében: az elszámolható költségek 50 %-a;

ii. a közúti ágazatra vonatkozó ITS földi alkotóelemei esetében az elszámolható költségek 20 %-a;

iii. az ERTMS fedélzeti alkotóelemei esetében: az elszámolható költségek 50 %-a;

iv. a SESAR rendszer, a RIS, a VTMIS és a közúti ágazatra vonatkozó ITS fedélzeti alkotóelemei esetében: az elszámolható költségek 20 %-a, legfeljebb az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett költségvetési források 5 %-ában megállapított összesített felső összeghatárig;

v. a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztését támogató intézkedések esetében: az elszámolható költségek 30 %-a.

A Bizottság olyan feltételeket alakít ki, amelyek elősegítik a tengeri gyorsforgalmi utakat is magukban foglaló projektek harmadik országokkal közösen történő kidolgozását;

vi. a i–iv. pontban említettektől eltérő telematikai alkalmazások, az áruszállítási szolgáltatások, valamint a közúti törzshálózatban lévő biztonságos parkolók kialakítása esetében: az elszámolható költségek 20 %-a.

(3) Az energetikai ágazatban az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladhatja meg a tanulmányok és/vagy a kivitelezés elszámolható költségeinek 50 %-át. A finanszírozási arányok legfeljebb 75 %-ra növelhető azon intézkedések esetében, amelyek a 347/2013/EU rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett bizonyítékok alapján magas fokú ellátásbiztonságot eredményeznek regionális vagy uniós szinten, erősítik az uniós szolidaritást, vagy pedig rendkívül innovatív megoldásokat alkalmaznak.

(4) A távközlési ágazatban az uniós pénzügyi támogatás összege nem lehet több, mint:

a) az általános szolgáltatások területére vonatkozó intézkedések esetében: az elszámolható költségek 75 %-a;

b) horizontális prioritások esetén – ideértve az infrastruktúra feltérképezését, az ikerintézményi együttműködést és a technikai segítségnyújtást: az elszámolható költségek 75 %-a.

▼B

Az alapszolgáltatási platformok finanszírozása jellemzően közbeszerzés útján történik. Kivételes esetben e platformok számára nyújtható olyan vissza nem térítendő támogatás, amely az elszámolható költségek 100 %-át fedezi, a társfinanszírozás elvének sérelme nélkül.

(5) A finanszírozási arányok a (2), (3) és (4) bekezdésben előírt százalékokhoz képest 10 százalékponttal növelhetők a CEF hatálya alá tartozó ágazatok közül legalább kettő között szinergiákat teremtő intézkedések esetében. Ez a növelés nem kerül alkalmazásra a 11. cikkben említett finanszírozási arányok vonatkozásában.

(6) A kiválasztott intézkedésekre nyújtandó pénzügyi támogatás összegét az egyes projektekre vonatkozóan elvégzett költség-haszon elemzések, az uniós költségvetési források rendelkezésre állása, valamint az uniós finanszírozás ösztönző erejének a lehető legteljesebb mértékű kihasználására vonatkozó igény alapján kell módosítani.

11. cikk

Egyedi pályázati felhívások a Kohéziós Alapból a közlekedési ágazatba átcsoportosított finanszírozási forrásokra

(1) A Kohéziós Alapból átcsoportosított, kizárólag a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban elköltendő 11 305 500 000 EUR-t illetően – kizárólag a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban – egyedi felhívásokat kell közzétenni a törzshálózat megvalósítására irányuló projektekre vagy az I. melléklet I. részében azonosított projektekre és horizontális prioritásokra vonatkozóan.

(2) Az egyedi pályázati felhívásokra a közlekedési ágazatra e rendelet alapján alkalmazandó szabályokat kell alkalmazni. 2016. december 31-ig a finanszírozásra jogosult projektek kiválasztása során tiszteletben kell tartani a Kohéziós Alap szerinti nemzeti támogatásokat. 2017. január 1-jétől kezdődően a CEF-höz átcsoportosított forrásokat, amelyeket nem kötöttek le egy adott közlekedési infrastrukturális projekthez, a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult valamennyi tagállam számára hozzáférhetővé kell tenni közlekedési infrastrukturális projektek e rendelet szerinti finanszírozására.

(3) A Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult, és a kellően előrehaladt, megfelelő minőségű és elegendő uniós hozzáadott értéket képviselő projektek kialakítása során nehézségekkel küzdő tagállamok támogatása érdekében különös figyelmet kell fordítani az I. melléklet I. részében felsorolt projektek kidolgozásával és végrehajtásával foglalkozó közigazgatási szervek és állami szolgálatok intézményi kapacitásának és hatékonyságának megerősítését célzó programtámogató tevékenységekre. A Bizottság további pályázati felhívásokat tehet közzé, hogy a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban garantálja az átcsoportosított források lehető legnagyobb mértékű felhasználását.

(4) A Kohéziós Alapból átcsoportosított 11 305 500 000 EUR összege kizárólag 2017. január 1-jétől fordítható arra, hogy az e rendelet szerinti pénzügyi eszközökhöz költségvetési forrásokat rendeljenek. Az említett időponttól kezdődően a Kohéziós Alapból átcsoportosított 11 305 500 000 EUR összeg felhasználható arra, hogy költségvetési forrásokat rendeljenek olyan projektekhez, amelyek tekintetében a megbízott szervezetek már szerződéses kötelezettségeket vállaltak.

▼B

(5) A 10. cikk ellenére és a Kohéziós Alapból átcsoportosított, kizárólag a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban elköltendő 11 305 500 000 EUR összeget illetően a maximális finanszírozási arányok megegyeznek az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló rendeletben a Kohéziós Alapokra vonatkozó maximális finanszírozási arányokkal a következő esetekben:

a) a tanulmányokra vonatkozó vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos intézkedések;

b) a kivitelezésre vonatkozó vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos intézkedések esetében:

   i. vasút és belvízi utak;

   ii. határokon átnyúló közúti szakaszok támogatását célzó intézkedések és a vasúti hálózattal nem rendelkező tagállamok esetében a TEN-T közúti hálózat;

   iii. a szárazföldi közlekedés, a multimodális logisztikai platformokkal való összeköttetések és azok fejlesztése, beleértve a belvízi és tengeri kikötőkkel és repülőterekkel való összeköttetéseket – az automata nyomtávváltó berendezéseket is ideértve –, valamint a kikötők – ideértve a jégtörő kapacitásokat is – és az összeköttetési pontok fejlesztését is, különös tekintettel a vasúti összeköttetésekre, a vasúti hálózattal nem rendelkező tagállamok kivételével;

c) telematikai alkalmazásokra és szolgáltatásokra vonatkozó vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos intézkedések esetében:

   i. az ERTMS, RIS és a VTMIS, a SESAR rendszer és az ITS a közúti ágazatban;

   ii. egyéb telematikai alkalmazások;

   iii. a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztését támogató intézkedések;

d) a valamennyi szállítási mód tekintetében új technológiákat és innovációt támogató intézkedésekre vonatkozó vissza nem térítendő támogatások.

12. cikk

A vissza nem térítendő támogatás visszavonása, csökkentése, felfüggesztése és megszüntetése

(1) A Bizottság, megfelelően indokolt eseteket kivéve, visszavonja az olyan tanulmányok számára odaítélt pénzügyi támogatást, amelynek megvalósítása a támogatás nyújtására vonatkozó feltételekben megállapított kezdési időpontot követő egy éven belül, az e rendelet alapján pénzügyi támogatásban részesíthető minden más intézkedés esetében pedig az ezen időpontot követő két éven belül nem kezdődött el.

▼B

(2) A Bizottság felfüggesztheti, csökkentheti, visszatérítttetheti vagy megszüntetheti a pénzügyi támogatást a 966/2012/EU rendeletben foglalt feltételekkel összhangban vagy a projekt végrehajtása során elért eredmények vizsgálata után, különösen abban az esetben, ha az intézkedés végrehajtása jelentős késedelmet szenved.

(3) A Bizottság kérheti a pénzügyi támogatás teljes vagy részleges visszafizetését, ha a támogatott intézkedés a támogatás nyújtására vonatkozó feltételekben megállapított befejezési határidőt követő két éven belül nem fejeződött be.

(4) Az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésében meghatározott határozatok meghozatala előtt a Bizottság a 6. cikk (3) bekezdésében említett szervekkel egyeztetve alaposan megvizsgálja az esetet, és értesíti az érintett kedvezményezetteket, hogy azok ésszerű határidőn belül megtehessék észrevételeiket. A Bizottság a félidős értékelést követően értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot a 17. cikk szerinti munkaprogramok éves elfogadásával kapcsolatban hozott valamennyi határozatról.

IV. FEJEZET

Közbeszerzés

13. cikk

Közbeszerzés

(1) A Bizottság vagy a 6. cikk (3) bekezdésében említett szervek által önállóan vagy a tagállamokkal közösen végrehajtott közbeszerzési eljárások:

a) egyedi feltételeket szabhatnak meg például a közbeszerzés tárgyát képező tevékenységek teljesítési helyére vonatkozóan, amennyiben e feltételeket az intézkedések célkitűzései kellően indokolják, és amennyiben ezek a feltételek nem sértik a közbeszerzéssel kapcsolatos uniós és tagállami alapelveket;

b) engedélyezhetik több szerződés odaítélését ugyanazon eljárás keretében („több forrásból történő beszerzés”).

(2) Amennyiben az intézkedések végrehajtásához kellően indokolt vagy szükséges, az (1) bekezdés a vissza nem térítendő támogatások kedvezményezettjei által végzett közbeszerzési eljárásokra is alkalmazható.

V. FEJEZET

Pénzügyi eszközök

14. cikk

A pénzügyi eszközök típusai

(1) A 966/2012/EU, Euratom rendelet VIII. címének megfelelően létrehozott pénzügyi eszközök felhasználhatók arra, hogy könnyebben jussanak finanszírozáshoz az 1315/2013/EU és a 347/2013/EU rendeletben, valamint a transzeurópai távközlési infrastruktúra-hálózatokra

▼B

vonatkozó iránymutatásokról szóló rendeletben meghatározott közös érdekű projektekhez, valamint a célkitűzéseik megvalósításához hozzájáruló intézkedéseket végrehajtó szervezetek. A pénzügyi eszközöknek a piaci hiányosságok, az optimálisnál rosszabb beruházási körülmények és a beruházások iránti igények előzetes felmérésén kell alapulniuk. Az egyes pénzügyi eszközök fő feltételei és eljárásai az e rendelet I. melléklete III. részében szerepelnek.

(2) Az Unió költségvetéséből a pénzügyi eszközökhöz nyújtott teljes hozzájárulás nem haladhatja meg a CEF-nek az 5. cikk (1) bekezdésében említett teljes pénzügyi keretösszegének a 10 %-át.

(3) A 680/2007/EK rendelet értelmében létrehozott valamennyi pénzügyi eszköz és az 1639/2006/EK határozat alapján kibocsátott projektkötvények adott esetben és előzetes értékelés után összevonhatók az e rendelet keretében létrehozott pénzügyi eszközökkel és projektkötvényekkel.

A projektkötvények összevonásának feltétele a 680/2007/EK rendeletben és az 1639/2006/EK határozatban meghatározott, 2013 második felében elkészítendő időközi jelentés. A projektkötvény-kezdeményezés elindítására 2014 és 2015 folyamán fokozatosan kerül sor, 230 000 000 EUR felső összeghatáron belül. A kezdeményezés teljes végrehajtásának feltétele a 680/2007/EK rendeletben és az 1639/2006/EK határozatban meghatározott, 2015-ben elkészítendő független, teljes körű értékelés. Az értékelés alapján a Bizottságnak – minden lehetőséget figyelembe véve – mérlegelnie kell, hogy javaslatot tegyen megfelelő szabályozási változtatásokra, köztük jogszabályi változtatásokra, különösen abban az esetben, ha a piaci elterjedés nem váltja be a hozzá fűzött reményeket, vagy ha elegendő alternatív forrás áll rendelkezésre a hosszú távú adósságfinanszírozásra.

(4) A következő pénzügyi eszközöket lehet felhasználni:

a) tulajdonviszonyt megtestesítő eszközök, például befektetési alapok, amelyek célja, hogy kockázati tőkét biztosítsanak a közös érdekű projektekhez hozzájáruló intézkedések számára;

b) kockázat-megosztási eszközökkel enyhített kölcsönök és/vagy garanciák, beleértve a projektkötvényekre vonatkozó hiteljavító mechanizmusokat, amelyek egyéni projekteket vagy egyéni projektek portfólióit támogatják, és amelyeket egy pénzügyi intézmény bocsát ki saját forrásaira, a céltartalékképzéshez és a tőkeallokációhoz való uniós hozzájárulással.

15. cikk

A pénzügyi eszközökön keresztül nyújtott pénzügyi támogatás feltételei

(1) A pénzügyi eszközökkel támogatott intézkedéseket a kidolgozottsági szintjük szerint kell kiválasztani, és ennek során a 3. és 4. cikknek megfelelően törekedni kell az ágazati diverzifikációra, illetve a tagállamok közti földrajzi egyensúlyra. Az intézkedéseknek:

▼B

a) európai hozzáadott értéket kell képviselniük;

b) meg kell felelniük az Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek;

c) az uniós támogatást illetően tőkeáttételi hatással kell rendelkezniük, azaz olyan globális befektetés mozgósítását kell célozniuk, amely az előre meghatározott mutatóknak megfelelően meghaladja az uniós hozzájárulás mértékét.

(2) Az Unió, valamely tagállam és más befektetők a pénzügyi eszközök felhasználásával kapott hozzájáruláson túl pénzügyi támogatást nyújthatnak, feltéve, hogy a Bizottság elfogadja az intézkedésekre vonatkozó elszámolhatósági kritériumok és/vagy az eszközre vonatkozó beruházási stratégia módosításait, amelyek a kiegészítő hozzájárulás miatt szükségessé válhatnak.

(3) A pénzügyi eszközök célja, hogy javítsák az uniós kiadások multiplikátor hatását a magánbefektetők részéről érkező további források bevonásával. A pénzügyi eszközök elfogadható mértékű megtérülést generálhatnak annak érdekében, hogy a többi partner vagy befektető elérje a célját, ugyanakkor azonban az uniós költségvetésből biztosított eszközök értékének megőrzését kell célozniuk.

(4) Az e rendelet értelmében biztosított pénzügyi eszközök összevonhatók az uniós költségvetésből nyújtott vissza nem térítendő támogatásokkal.

(5) A Bizottság a 17. cikkben említett munkaprogramokban további feltételeket szabhat meg a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatok egyedi szükségleteinek megfelelően.

16. cikk

Harmadik országokban végrehajtott intézkedések

A harmadik országokban végrehajtott intézkedések támogathatók pénzügyi eszközökkel, amennyiben azok egy közös érdekű projekt megvalósításához szükségesek.

VI. FEJEZET

Programozás, végrehajtás és ellenőrzés

17. cikk

Többéves és/vagy éves munkaprogramok

(1) A Bizottság többéves és éves munkaprogramokat fogad el a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazat mindegyikére vonatkozóan. A Bizottság olyan többéves és éves munkaprogramokat is elfogadhat, amelyek több ágazatra vonatkoznak. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálati eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(2) A Bizottság a többéves munkaprogramokat legkésőbb félidőben felülvizsgálja. Amennyiben szükséges, végrehajtási aktus útján módosítja az adott többéves munkaprogramot. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálati eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

▼B

(3) A Bizottság elfogadja a közlekedési ágazatra vonatkozó többéves munkaprogramokat a I. melléklet I. részében felsorolt közös érdekű projektek esetében.

A pénzügyi keretösszegnek az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett költségvetési források 80–85 %-a közé kell esnie.

Az I melléklet I. részében leírt projektek nem kötelezik a tagállamokat programozási döntéseik meghozatalára vonatkozóan. A projektek végrehajtására vonatkozó döntés a tagállamok hatáskörébe tartozik, és a közfinanszírozási képességüktől, illetve a projektek társadalmi-gazdasági megvalósíthatóságától függ, az 1315/2013/EU rendelet 7. cikkének megfelelően.

(4) A Bizottság elfogadja a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatra vonatkozó éves munkaprogramokat a többéves munkaprogramban nem szereplő, közös érdekű projektek esetében.

(5) A Bizottság a többéves és az ágazati éves munkaprogramok elfogadásakor rögzíti a kiválasztási és odaítélési szempontokat az e rendelet 3. és 4. cikkében, az 1315/2013/EU és a 347/2013/EU rendeletben, illetve a transzeurópai távközlési infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó iránymutatásokról szóló rendeletben meghatározott célkitűzésekkel és prioritásokkal összhangban. A Bizottság az odaítélési szempontok megállapításakor figyelembe veszi az e rendelet mellékletének VII. részében meghatározott általános aspektusokat.

(6) Az energetikai ágazatban az első két éves munkaprogramban kiemelten kell kezelni azokat a közös érdekű projekteket és az azokhoz kapcsolódó intézkedéseket, amelyek az energiaelszigeteltség és az energetikai szűk keresztmetszetek megszüntetésére, valamint a belső energiapiac kiteljesítésére irányulnak.

(7) A munkaprogramokat úgy kell összehangolni, hogy ki lehessen aknázni a közlekedés, az energetikai ágazat és a távközlés közötti szinergiákat, különösen az olyan területeken, mint az intelligens energiahálózatok, az elektromos mobilitás, az intelligens és fenntartható közlekedési rendszerek, a közös szolgalmi jogok, illetve az infrastruktúra összekapcsolása. A Bizottság a 7. cikk (5) bekezdése alapján támogatható intézkedéseket illetően elfogad legalább egy, több ágazatot érintő pályázati felhívást, amelyben az egyes ágazatoknak nyújtott pénzügyi támogatás arányos az egyes ágazatoknak a CEF-ből történő finanszírozásra kiválasztott intézkedések elszámolható költségeiből való részesedésével.

18. cikk

Uniós pénzügyi támogatás nyújtása

(1) A 17. cikkben említett többéves vagy éves munkaprogramokon alapuló valamennyi ajánlattételi felhívást követően a Bizottság a 25. cikkben említett vizsgálati eljárásnak megfelelően határoz a kiválasztott projekteknek vagy részprojekteknek nyújtandó pénzügyi támogatás összegéről. A Bizottság megállapítja a projektek végrehajtására irányadó feltételeket és módszereket.

▼B

(2) A Bizottság értesíti a kedvezményezetteket és az érintett tagállamokat a nyújtandó pénzügyi támogatásról.

19. cikk

Éves részletfizetések

A Bizottság a költségvetési kötelezettségvállalásokat éves részletekre bonthatja. Ebben az esetben a Bizottság az éves részletekre vonatkozóan a pénzügyi támogatásban részesülő intézkedések előrehaladásának, a becsült igényeknek és a rendelkezésre álló költségvetési forrásoknak a figyelembevételével tesz kötelezettségvállalást.

A Bizottság közli a vissza nem térítendő támogatások kedvezményezettjeivel, az érintett tagállamokkal és – amennyiben pénzügyi eszköz esetében alkalmazandó – az érintett pénzügyi intézményekkel az egyes éves részletekre vonatkozó kötelezettségvállalás tájékoztató jellegű ütemtervét.

20. cikk

Átvitt éves előirányzatok

A 966/2012/EU, Euratom rendeletnek megfelelően azokat az előirányzatokat, amelyeket nem használtak fel azon pénzügyi év végéig, amelyben szerepeltették azokat, át kell vinni a következő évre.

21. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

(1) Az EUMSZ 172. cikke második bekezdésének megfelelően az érintett tagállam(ok) jóváhagyásának függvényében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az e rendelet 26. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e rendelet melléklete I. részének annak céljából történő módosítását illetően, hogy az figyelembe vegye a transzeurópai hálózatok változó finanszírozási prioritásait, valamint az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott közös érdekű projektekkel kapcsolatos változásokat. Az e rendelet I. melléklete I. részének módosítása során a Bizottság gondoskodik arról:

a) hogy az 1315/2013/EU rendelet szerinti közös érdekű projekteket teljes körűen vagy részben végrehajtsák a 2014 és 2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret érvényességi ideje alatt;

b) hogy a módosítások megfeleljenek az e rendelet 7. cikkében megfogalmazott támogathatósági kritériumoknak;

c) az e rendelet I. melléklete I. része tekintetében, hogy minden szakasz olyan infrastrukturális projekteket foglaljon magában, amelyeket a megvalósításuk érdekében be kell illeszteni az e rendelet 17. cikkének (3) bekezdése szerinti többéves munkaprogramba, a törzshálózati folyosók nyomvonalának megváltoztatása nélkül;

▼B

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az e rendelet 26. cikkének megfelelően – és az időközi jelentéssel és az 1639/2006/EK határozat, valamint a 680/2007/EK rendelet alapján létrehozott Európa 2020 projektkötvény-kezdeményezés kísérleti szakaszának független, teljes körű értékelésével összhangban – felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a hitel jellegű eszközöknek vagy a részesedés jellegű eszközöknek az e rendelet I. melléklete III. részében említett keretében létrehozott egyes pénzügyi eszközökre vonatkozó uniós hozzájárulás tekintetében az e rendelet I mellékletének III. részében meghatározott fő feltételek és eljárások módosítását illetően, annak érdekében, hogy az e rendeletben szereplő pénzügyi eszközök kialakítása és a végrehajtásuk optimalizálása céljából figyelembe vegyék a változó piaci feltételeket.

Az e rendelet I. melléklete III. részének az első albekezdésben meghatározott esetekben történő módosítása során a Bizottság mindig gondoskodik arról, hogy:

a) a módosításokra a 966/2012/EU, Euratom rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelően kerüljön sor, beleértve az annak 140. cikke (2) bekezdésének f) pontjában említett előzetes értékelést is, és

b) a módosítások a következőkre korlátozódjanak:

i. az e rendelet I. melléklete III. részének I.1.a) és I.1.b) pontjában említett alárendelt hitelfinanszírozás küszöbértékének olyan módosítása, amely a 15. cikknek megfelelően az ágazati diverzifikáció megvalósítására, illetve a tagállamok közti földrajzi egyensúly megteremtésére törekszik;

ii. az e rendelet I. melléklete III. részének I.1.a) pontjában említett előresorolt adósság finanszírozás küszöbértékének olyan módosítása, amely a 15. cikknek megfelelően az ágazati diverzifikáció megvalósítására, illetve a tagállamok közti földrajzi egyensúly megteremtésére törekszik;

iii. más finanszírozási forrásokkal való kombináció, a I. melléklet III. részének I.3. és II.3. pontjában említettek szerint;

iv. a megbízott szervezetek kiválasztása, az I. melléklet III. részének I.4. és II.4. pontjában említettek szerint; valamint

v. árazás, kockázat- és bevételmegosztás, az I. melléklet III. részének I.6. és II.6. pontjában említettek szerint.

(3) A közlekedési ágazatban, valamint a 3. cikkben meghatározott általános célkitűzések, illetve a 4. cikk (2) bekezdésében említett ágazatspecifikus célkitűzések tekintetében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek a 7. cikk (2) bekezdése értelmében támogatható intézkedések tekintetében a CEF érvényességi idejére részletesen meghatározzák a 17. cikkben említett munkaprogramokban tükrözendő finanszírozási prioritásokat. A Bizottság 2014. december 22-ig elfogad egy felhatalmazáson alapuló jogi aktust.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak céljából, hogy a 14. cikk (2) bekezdésében meghatározott felső összeghatárt legfeljebb 20 %-ra emelje, feltéve, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

▼B

i. a projektkötvény-kezdeményezés kísérleti szakaszának kedvező értékelése 2015-ben; és

ii. a projekt szerződéses kötelezettségvállalásai tekintetében a pénzügyi eszközök igénybevétele meghaladja a 8 %-ot.

(5) Amennyiben 5 százalékpontnál nagyobb mértékben bizonyul szükségesnek eltérni a valamely közlekedésspecifikus célkitűzés tekintetében elkülönített összegtől, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e rendelet I. mellékletének IV. részében megállapított indikatív százalékos arányok módosítására.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet V. részében foglalt olyan általános aspektusok listájának módosítására, amelyeket az odaítélési kritériumok meghatározása során figyelembe kell venni annak érdekében, hogy azok tükrözzék e rendelet félidős értékelését, vagy az annak végrehajtása során levont következtetéseket. A fentiek során a vonatkozó ágazati iránymutatásokkal összhangban kell eljárni.

22. cikk

A kedvezményezettek és a tagállamok felelőssége

A kedvezményezettek és a tagállamok saját felelősségük mellett – és a vissza nem térítendő támogatásokra vonatkozó feltételekben megállapított kedvezményezetti kötelezettségek sérelme nélkül – mindent megtesznek az e rendelet keretében nyújtott uniós pénzügyi támogatásban részesülő közös érdekű projektek végrehajtása érdekében.

A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben biztosítják az intézkedések technikai monitoringját és pénzügyi ellenőrzését, valamint igazolják a projektekkel vagy a részprojektekkel összefüggésben felmerült költségek kifizetését, és hogy a kifizetés megfelelt a vonatkozó szabályoknak. A tagállamok kérhetik, hogy a Bizottság vegyen részt a helyszíni ellenőrzésekben és vizsgálatokban.

A tagállamok – adott esetben egy interaktív földrajzi és technikai információs rendszeren keresztül – évente tájékoztatják a Bizottságot a közös érdekű projektek végrehajtása terén elért eredményekről és az e célból megvalósított beruházásokról, beleértve az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzésekre megvalósítására fordított támogatás összegét is. Ennek alapján a Bizottságnak évente legalább egyszer nyilvánosságra kell hoznia és frissítenie kell a CEF által támogatott egyedi projektekre vonatkozó információkat.

23. cikk

Az uniós szakpolitikáknak és az uniós jognak való megfelelés

E rendelet értelmében kizárólag azon intézkedések finanszírozhatók, amelyek megfelelnek az uniós jognak, és összhangban vannak a vonatkozó uniós szakpolitikákkal.

▼B

24. cikk

Az Unió pénzügyi érdekeinek védelme

(1) A Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz annak biztosítására, hogy az e rendelet alapján finanszírozott intézkedések végrehajtása során az Unió pénzügyi érdekei – csalás, korrupció és egyéb törvényellenes tevékenységek elleni megelőző intézkedések, hatékony ellenőrzések, illetve szabálytalanságok észlelése esetén a jogtalanul kifizetett összegek behajtása, valamint adott esetben hatékony, arányos és visszatartó erejű adminisztratív és pénzügyi szankciók alkalmazása révén – védelemben részesülnek.

(2) A Bizottság vagy annak képviselői, valamint a Számvevőszék jogosult dokumentumok vagy helyszíni ellenőrzés alapján minden olyan, vissza nem térítendő támogatásban részesülő kedvezményezett, végrehajtó szerv, vállalkozó és alvállalkozó tevékenységét ellenőrizni, akik e rendelet értelmében uniós támogatásban részesültek.

(3) Az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) engedélyt kap arra, hogy a 883/2013/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([1]) és a 2185/96/Euratom, EK tanácsi rendeletben ([2]) meghatározott rendelkezésekkel és eljárásokkal összhangban vizsgálatokat – többek között helyszíni ellenőrzéseket és vizsgálatokat – végezzen annak megállapítása céljából, hogy az e rendelet alapján finanszírozott, vissza nem térítendő támogatásra vonatkozó megállapodással, vissza nem térítendő támogatásra vonatkozó határozattal vagy szerződéssel összefüggésben történt-e csalás, korrupció vagy bármilyen más törvényellenes tevékenység, amely sérti az Unió pénzügyi érdekeit.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdés sérelme nélkül az e rendelet végrehajtása keretében harmadik országokkal és nemzetközi szervezetekkel kötött együttműködési megállapodásokban, az e rendelet végrehajtása keretében létrejött, vissza nem térítendő támogatásra vonatkozó megállapodásokban, vissza nem térítendő támogatásra vonatkozó határozatokban és szerződésekben kifejezetten rendelkezni kell arról, hogy a Bizottság, a Számvevőszék és az OLAF saját jogkörén belül elvégezheti az említett ellenőrzéseket és vizsgálatokat.

II. CÍM

ÁLTALÁNOS ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

25. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a CEF koordinációs bizottsága segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 883/2013/EU, Euratom rendelete (2013. szeptember 11.) az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról, valamint az 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és az 1074/1999/Euratom tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 248., 2013.9.18., 1. o.).

([2]) A Tanács 2185/96/Euratom, EK rendelete (1996. november 11.) az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek csalással és egyéb szabálytalanságokkal szembeni védelmében a Bizottság által végzett helyszíni ellenőrzésekről és vizsgálatokról (HL L 292., 1996.2.28., 2. o., magyar nyelvű különkiadás, 9. fejezet, 1. kötet, 303. o.).

▼B

(3) A bizottság a 17. cikkben említett munkaprogramok horizontális áttekintése révén gondoskodik azok egységességéről, valamint arról, hogy a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatok közötti szinergiák feltárása, kiaknázása és értékelése biztosítva legyen. A bizottság törekszik különösen a munkaprogramok koordinálására a több ágazatot érintő pályázati felhívások lehetővé tétele céljából.

26. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.

(2) A Bizottság a 2014. január 1. és 2020. december 31. közötti időszakra felhatalmazást kap a 21. cikkben említett felhatalmazás gyakorlására.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 21. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 21. cikk szerint elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról történő értesítését követő két hónapon belül, vagy ha még a fenti időtartam lejárta előtt mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról értesíti a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

27. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság az érintett tagállamokkal és kedvezményezettekkel együttműködve legkésőbb 2017. december 31-éig az Európai Parlament és a Tanács részére benyújtandó értékelő jelentést készít valamennyi intézkedés célkitűzéseinek megvalósulásáról (az eredményekre és hatásokra kiterjedően), a források felhasználásának hatékonyságáról és annak európai hozzáadott értékéről, az intézkedések megújítására, módosítására vagy felfüggesztésére vonatkozó határozat meghozatala céljából. Az értékelésben a Bizottság megvizsgálja továbbá az egyszerűsítés lehetőségeit, az intézkedések belső és külső koherenciáját, azt, hogy a célkitűzések továbbra is relevánsak-e, valamint az intézkedések hozzájárulását az Uniónak az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó prioritásaihoz, beleértve azoknak a gazdasági, társadalmi és területi kohézióra gyakorolt hatását is. A jelentésnek magában kell foglalnia a Bizottság által a CEF kezelése tekintetében pénzügyi, technikai és humán szinten megvalósított méretgazdaságosság felmérését, valamint adott esetben az ágazatok közötti szinergiák kiaknázásával megvalósuló projektek teljes számának a megállapítását. Az értékelés során azt is meg kell vizsgálni, hogy a pénzügyi eszközöket hogyan lehet hatékonyabbá tenni. A jelentésnek figyelembe kell vennie továbbá a korábbi intézkedések hosszú távú hatásairól készült értékelések eredményét.

▼B

(2) A CEF-nek figyelembe kell vennie az Európa 2020 projektkötvény-kezdeményezés 2015-ben elkészítendő teljes körű, független értékelését. Az értékelés alapján a Bizottság és a tagállamok felmérik az Európa 2020 projektkötvény-kezdeményezés alkalmazhatóságát, illetve annak eredményességét a kiemelt projektekbe történő beruházás volumenének növelése és az uniós kiadások hatékonyságának fokozása terén.

(3) A Bizottság a tagállamokkal és a kedvezményezettekkel szoros együttműködésben utólagos értékelést végez. Az utólagos értékelés során megvizsgálják a CEF eredményességét és hatékonyságát, annak a gazdasági, társadalmi és területi kohézióra gyakorolt hatását, valamint hozzájárulását az Unió intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó prioritásaihoz, és az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzések megvalósítása céljából felhasznált támogatás mértékét és eredményeit.

(4) Az értékelések a 3. és 4. cikkben említett teljesítménymutatókhoz viszonyítják a végrehajtás során elért eredményeket.

(5) A Bizottság az értékelések következtetéseit közli az Európai Parlamenttel, a Tanáccsal, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával.

(6) A Bizottság és a tagállamok a többi lehetséges kedvezményezett segítségével értékelhetik a projektek megvalósításának módját és azok végrehajtásának hatását annak érdekében, hogy eldönthessék, hogy teljesültek-e a meghatározott célkitűzések, beleértve a környezetvédelemmel kapcsolatos célkitűzéseket is.

(7) A Bizottság felkérheti a közös érdekű projektben érintett valamely tagállamot, hogy bocsássa rendelkezésre az e rendelet alapján támogatott intézkedések és az azokhoz kapcsolódó projektek egyedi értékelését, vagy adott esetben biztosítsa számára az e projektek értékeléséhez szükséges információkat és segítséget.

28. cikk

Tájékoztatás, kommunikáció és nyilvánosság

(1) A kedvezményezettek és adott esetben az érintett tagállamok biztosítják, hogy az e rendelet alapján nyújtott támogatás megfelelő nyilvánosságot kap és kellően átlátható annak érdekében, hogy a nyilvánosságot tájékoztassák az Uniónak a projektek végrehajtásában betöltött szerepéről.

(2) A Bizottság tájékoztatási és kommunikációs intézkedéseket hajt végre a CEF keretében finanszírozott projektekre és azok eredményeire vonatkozóan. Az e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében kommunikációs intézkedésekre elkülönített forrásoknak egyúttal az Unió politikai prioritásait érintő intézményi kommunikáció költségeihez is hozzá kell járulniuk, amennyiben ezen prioritások a 3. cikkben említett általános célkitűzéseihez kapcsolódnak.

▼B

29. cikk

A 913/2010/EU rendelet módosítása

A 913/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

A 913/2010/EU rendelet mellékletének helyébe e rendelet II. melléklete lép. Következésképp a módosított vasúti árufuvarozási folyosókra továbbra is vonatkoznak a 913/2010/EU rendelet rendelkezései.

30. cikk

Átmeneti rendelkezések

Ez a rendelet nem érinti a vonatkozó projekteknek az azok befejezéséig történő, valamint a Bizottság által a 680/2007/EK és a 67/2010/EK rendelet alapján vagy bármely más, az adott támogatásra 2013. december 31-én és az intézkedések befejezéséig a továbbiakban is alkalmazandó jog alapján jóváhagyott pénzügyi támogatásnak a folytatását vagy módosítását, beleértve a teljes vagy részleges megszüntetést is.

31. cikk

Hatályon kívül helyezés

E rendelet 30. cikke sérelme nélkül a 680/2007/EK és a 67/2010/EK rendelet 2014. január 1-jétől hatályát veszti.

32. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő első napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

I. MELLÉKLET

I. RÉSZ

A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT TÖRZSHÁLÓZATA ELŐRE MEGHATÁROZOTT PROJEKTJEINEK FELSOROLÁSA

1. **Horizontális prioritások**

Innovatív irányítás és szolgáltatások	Egységes európai égbolt – SESAR rendszer
Innovatív irányítás és szolgáltatások	Közúti, vasúti, belvízi és hajóforgalom-irányítási telematikai alkalmazások (ITS, ERTMS, RIS és VTMIS)
Innovatív irányítás és szolgáltatások	Törzshálózathoz tartozó tengeri kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak és repülőterek, biztonságos és védett infrastruktúra
Új technológiák és innováció	Az 1315/2013/EU rendelet 33. cikke a)–d) pontjának megfelelő új technológiák és innováció

2. **Törzshálózati folyosók**

Baltikum–Adria

NYOMVONAL:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Varsó – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Bécs

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Zsolna (Žilina) – Pozsony – Bécs

Bécs – Graz – Villach – Udine – Trieszt

Udine – Velence – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieszt

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Gdynia – Katowice	Vasút	kivitelezés
Gdynia, Gdańsk	Kikötők	kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése
Varsó – Katowice	Vasút	kivitelezés
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Vasút	kivitelezés
Świnoujście, Szczecin	Kikötők	kikötők közötti összeköttetések
Bielsko Biala – Zsolna (Žilina)	Közút	kivitelezés
Katowice – Ostrava – Brno – Bécs és Katowice – Zsolna (Žilina) – Pozsony – Bécs	Vasút	kivitelezés, különösen a lengyel–cseh, a cseh–osztrák, a lengyel–szlovák és a szlovák–osztrák határon átnyúló szakaszok, valamint a Brno–Přerov vasútvonal esetében; a multimodális platformok és a repülőtér és vasút közötti összeköttetések (tovább)fejlesztése

▼B

Bécs – Graz – Klagenfurt – Udine – Velence – Ravenna	Vasút	részben új vonalak építése (Semmering bázisalagút, Koralm vasútvonal), vasúti korszerűsítés; folyamatban lévő kivitelezési munkálatok; multimodális platformok (tovább)fejlesztése; az Udine, Cervignano és Trieszt közötti meglévő kettős vágányú vasútvonal korszerűsítése
Graz – Maribor – Pragersko	Vasút	tanulmányok és kivitelezés a második vágány kapcsán
Trieszt, Velence, Ravenna, Koper	Kikötők	kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése

Északi-tengeri–balti

NYOMVONAL:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipéda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Varsó

Fehérorosz határ – Varsó – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bréma – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amszterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Helsinki – Tallinn	Kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak	kikötők közötti összeköttetések, a multimodális platformoknak és azok összeköttetéseinek (tovább)fejlesztése, jégtörő kapacitás, tengeri gyorsforgalmi utak
Tallinn – Rīga – Kaunas – Varsó	Vasút	(részletes) tanulmányok az új, teljes mértékben átjárható, UIC-nyomtávú vonalról; az új vonal 2020 előtti beindítását célzó kivitelezési munkálatok; korszerűsítés és új vonal Lengyelország területén; vasút és repülőterek/kikötők közötti összeköttetések, vasúti-közúti terminálok, tengeri gyorsforgalmi utak
Ventspils – Rīga	Vasút	korszerűsítés, kikötők közötti összeköttetések, tengeri gyorsforgalmi utak
Klaipéda – Kaunas	Vasút	korszerűsítés, kikötők közötti összeköttetések, tengeri gyorsforgalmi utak
Kaunas – Vilnius	Vasút	korszerűsítés, repülőtéri összeköttetések, vasúti-közúti terminálok

▼B

Via Baltica folyosó	Közút	kivitelezés a határokon átnyúló szakaszokon (EE, LV, LT, PL)
Fehérorosz határ – Varsó – Poznań – német határ	Vasút	kivitelezés a meglévő vonalon, tanulmányok nagy sebességű vasútra
Lengyel határ – Berlin – Hannover – Amszterdam/ Rotterdam	Vasút	több szakaszra vonatkozóan tanulmányok készítése és korszerűsítés (Amszterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bréma	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Nyugat-németországi csatornák, Rajna, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Belvízi hajózás	tanulmányok, kivitelezés a jobb hajózhatóság érdekében, valamint a belvízi útvonalak és a hajózsilipek korszerűsítése
Amszterdami hajózsilipek és Amsterdam–Rijnkanaal	Belvízi hajózás	Hajózsilipekre vonatkozó tanulmányok folyamatban; kikötő: összeköttetések (tanulmányok és kivitelezés, beleértve a Beatrix-zsilip korszerűsítését is)

Mediterrán

NYOMVONAL:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milánó – Verona – Padova – Velence – Ravenna/Trieszt/Koper – Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zágráb – Budapest – ukrán határ

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Algeciras – Madrid	Vasút	tanulmányokfolyamatban, a kivitelezésnek 2015 előtt el kell kezdődnie, és 2020-ra le kell zárulnia
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Madrid – Zaragoza – Barcelona	Vasút	meglévő vonalak korszerűsítése (nyomtávok, mellékvágányok, peronok)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Vasút	építés 2014 és 2020 között
Barcelona	Kikötő	vasút–kikötő és vasút–repülőtér összeköttetések
Barcelona – Perpignan	Vasút	határon átnyúló szakasz, kivitelezés folyamatban, az új vonal 2015-re készül el, meglévő vonal korszerűsítése (nyomtávok, mellékvágányok, peronok)
Perpignan – Montpellier	Vasút	a Nîmes – Montpellier elkerülő szakasznak 2017-re, a Montpellier – Perpignan szakasznak 2020-ra kell üzemkésznek lennie

▼B

Lyon	Vasút	a lyoni szűk keresztmetszetek leterheltségének csökkentése: tanulmányok és kivitelezés
Lyon – Avignon – Marseille	Vasút	korszerűsítés
Lyon – Torino	Vasút	határon átnyúló szakasz, bázisalagút kivitelezése; megközelítési útvonalak tanulmányai és kivitelezése
Milánó – Brescia	Vasút	részben korszerűsítés és részben új nagy sebességű vonal kiépítése
Brescia – Velence – Trieszt	Vasút	a kivitelezésnek számos szakaszon meg kell kezdődnie 2014 előtt, szinergiában az egymást átfedő szakaszokban végzett korszerűsítő intézkedésekkel, a Baltikum–Adria folyosóval megegyező módon
Milánó – Cremona – Mantova – Porto Levante/ Velence – Ravenna/Trieszt	Belvízi hajózás	tanulmányok és kivitelezés
Cremona, Mantova, Velence, Ravenna, Trieszt	Belvízi kikötők	kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése
Trieszt – Divača	Vasút	tanulmányok és részleges korszerűsítés folyamatban; a határon átnyúló szakasznak 2020 utánra kell elkészülnie
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Vasút	tanulmányok és korszerűsítés/részben új vonal kiépítése
Rijeka – Zágráb – Budapest	Vasút	tanulmányok és kivitelezés (beleértve egy új vágány és egy második vágány építését Rijeka és a magyar határ között)
Rijeka	Kikötő	infrastruktúra korszerűsítése és fejlesztése, multimodális platformok fejlesztése és összeköttetések
Ljubljana – Zágráb	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Ljubljanai csomópont	Vasút	ljubljanai vasúti csomópont, multimodális platformmal együtt; vasút és repülőtér közötti összeköttetés
Pragersko – Zalalövő	Vasút	határon átnyúló szakasz: tanulmányok, a kivitelezést 2020 előtt meg kell kezdeni
Lendava – Letenye	Közút	határokon átnyúló korszerűsítés
Boba – Székesfehérvár	Vasút	korszerűsítés
Budapest – Miskolc – ukrán határ	Vasút	korszerűsítés
Vásárosnamény – ukrán határ	Közút	határokon átnyúló korszerűsítés

Keleti/Kelet–Mediterrán

NYOMVONAL:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Drezda

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Drezda

▼B

Drezda – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Bécs/Pozsony – Budapest – Arad – Temesvár – Craiova – Calafat – Vidin – Szófia

Szófia – Plovdiv – Burgasz

Plovdiv – török határ

Szófia – Szaloniki – Athén – Pireusz – Lemeszosz – Nicosia

Athén – Pátra/Igumenítsza

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Drezda – Prága	Vasút	nagy sebességű vasút tanulmányok
Prága	Vasút	korszerűsítés, áruszállítási elkerülő szakasz; repülőtér vasúti összeköttetése
Hamburg – Drezda – Prága – Pardubice	Belvízi hajózás	tanulmányok az Elbára és a Vltavára vonatkozóan, kivitelezés a jobb hajózhatóság érdekében és korszerűsítés
Děčíni zsilipek	Belvízi hajózás	tanulmányok
Prága – Brno – Břeclav	Vasút	korszerűsítés, a brnói vasúti csomópontot és a multimodális platformokat is ideértve
Břeclav – Pozsony	Vasút	határokon átnyúló korszerűsítés
Pozsony – Hegyeshalom	Vasút	határokon átnyúló korszerűsítés
Mosonmagyaróvár – szlovák határ	Közút	határokon átnyúló korszerűsítés
Tata – Biatorbágy	Vasút	korszerűsítés
Budapest – Arad – Temesvár – Calafat	Vasút	a korszerűsítés Magyarország területén majdnem kész, Románia területén folyamatban
Vidin – Szófia – Burgasz/ török határ Szófia – Szaloniki – Athén/ Pireusz	Vasút	tanulmányok és kivitelezés a Vidin – Szófia – Szaloniki – Athén vonalon; korszerűsítés a Szófia – Burgasz/török határ szakaszon
Vidin – Craiova	Közút	határokon átnyúló korszerűsítés
Szaloniki, Igumenítsza	Kikötő	az infrastruktúra korszerűsítése és fejlesztése, multimodális összeköttetések
Athén/Pireusz/Iráklio – Lemeszosz	Kikötő, tengeri gyorsforgalmi utak	kikötői kapacitás és multimodális összeköttetések
Lemeszosz – Nicosia	Kikötők, multimodális platformok	modális összeköttetés korszerűsítése (a nicosiai déli körgyűrűt is beleértve), tanulmányok és kivitelezés, forgalomirányítási rendszerek
Nicosia – Larnaca	multimodális platformok	multimodális összeköttetések és telematikai alkalmazások

▼B

Pátra	Kikötő	kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése
Athén – Pátra	Vasút	tanulmányok és kivitelezés, kikötők közötti összeköttetések

Skandináv–mediterrán

NYOMVONAL:

Orosz határ – HaminaKotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – Koppenhága – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bréma – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Lipcse – München

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

Livorno/La Spezia – Firenze – Róma – Nápoly – Bari – Taranto – Valletta

Nápoly – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

HaminaKotka – Helsinki	Kikötő, vasút	kikötők összeköttetései, vasúti korszerűsítés, jégtörő kapacitás
Helsinki	Vasút	repülőtér–vasút összeköttetés
Orosz határ – Helsinki	Vasút	kivitelezés folyamatban
Helsinki – Turku	Vasút	korszerűsítés
Turku/Naantali – Stockholm	Kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak	kikötők összeköttetései, jégtörő kapacitás
Stockholm – Malmö (északi háromszög)	Vasút	egyes szakaszokon folyamatban van a kivitelezés
Trelleborg – Malmö – Göteborg – norvég határ	Vasút, kikötő, tengeri gyorsforgalmi utak	kivitelezés, multimodális platformok, kikötő és hátország közötti kapcsolatok
Fehmarn	Vasút	tanulmányok folyamatban, a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés építési munkálatainak 2015-ben kell megkezdődnie
Koppenhága – Hamburg, Fehmarnon keresztül: megközelítési útvonalak	Vasút	a dániai megközelítési útvonalaknak 2020-ra, a németországi megközelítési útvonalaknak két lépésben kell elkészülniük: egy vágány villamosítása az állandó összeköttetés kiépítésének befejezésével, majd hét évvel később egy második vágány hozzáadása
Rostock	Kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak	vasút–kikötő összeköttetések; alacsony szén-dioxid-kibocsátású kompok; jégtörő kapacitás
Rostock – Berlin – Nürnberg	Vasút	tanulmányok és korszerűsítés
Hamburg/Bréma – Hannover	Vasút	tanulmányok folyamatban

▼B

Halle – Lipcse – Nürnberg	Vasút	2017-re befejezendő kivitelezési munkálatok folyamatban
München – Wörgl	Vasút	a Brenner-bázisalagút megközelítési útvonalai és határon átnyúló szakasza: tanulmányok
Brenner-bázisalagút	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Fortezza – Verona	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Nápoly – Bari	Vasút	tervez tanulmányok és és kivitelezés
Nápoly – Reggio Calabria	Vasút	korszerűsítés
Verona – Bologna	Vasút	korszerűsítés folyamatban
Ancona, Nápoly, Bari, La Spezia, Livorno	Kikötők	Kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Vasút	korszerűsítés (a fennmaradó szakaszokon)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak	kikötők közötti összeköttetések
Valletta – Marsaxlokk	Kikötő, repülőtér	a modális összeköttetések korszerűsítése, a Marsaxlokk–Luqa–Valletta összeköttetést is beleértve
Bologna – Ancona	Vasút	korszerűsítés

Rajnai–alpesi

NYOMVONAL:

Genova – Milánó – Lugano – Bázel

Genova – Novara – Brig – Bern – Bázel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amszterdam

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Brüsszel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Genova	Kikötő	Kikötők közötti összeköttetések
Genova – Milánó/Novara – svájci határ	Vasút	tanulmányok; a kivitelezést 2020 előtt megkezdődnek
Bázel – Antwerpen/ Rotterdam – Amszterdam	Belvízi hajózás	kivitelezés a jobb hajózhatóság érdekében
Karlsruhe – Bázel	Vasút	kivitelezés folyamatban
Frankfurt – Mannheim	Vasút	tanulmányok folyamatban
Liège	Vasút	vasúti összeköttetés a kikötővel és a repülőtérrel
Rotterdam – Zevenaar	Vasút	tanulmányok folyamatban, korszerűsítés

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Vasút	kivitelezés folyamatban
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – német határ	Vasút	Korszerűsítés

Atlanti

NYOMVONAL:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisszabon – Madrid – Valladolid

Lisszabon – Aveiro – Leixões/Porto

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

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Sines/Lisszabon – Madrid nagy sebességű vasút	Vasút, kikötők	tanulmányok és kivitelezés folyamatban, Sinesnél/Lisszabonnál a kikötők modális összeköttetésének korszerűsítése
Porto – Lisszabon nagy sebességű vasút	Vasút	tanulmányok folyamatban
Vasúti összeköttetés: Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Vasút	határokon átnyúló szakasz: kivitelezés folyamatban
Vasúti összeköttetés: Bergara – San Sebastián – Bayonne	Vasút	a munkálatok elkészülte Spanyolországban 2016-ra, Franciaországban pedig 2020-ra várható
Bayonne – Bordeaux	Vasút	nyilvános konzultáció folyamatban
Bordeaux – Tours	Vasút	kivitelezés folyamatban
Párizs	Vasút	déli nagy sebességű elkerülő vonal
Baudrecourt – Mannheim	Vasút	korszerűsítés
Baudrecourt – Strasbourg	Vasút	kivitelezés folyamatban, 2016-ra kell befejezni
Le Havre – Párizs	Belvízi hajózás	Korszerűsítés
Le Havre – Párizs	Vasút	Tanulmányok, korszerűsítés
Le Havre	Kikötő, vasút	A kikötői kapacitással, a tengeri gyorsforgalmi utakkal és az összeköttetésekkel kapcsolatos tanulmányok és kivitelezés

Északi-tengeri–mediterrán

NYOMVONAL:

Belfast – Baile Atha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brüsszel

▼B

Amszterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brüsszel – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Bázel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Párizs

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	Vasút	Tanulmányok és kivitelezés; Baile Átha Cliath /dublini összekötő vasútvonal (DART)
Belfast	Kikötő, multimodális kapcsolatok	korszerűsítés
Glasgow – Edinburgh	Vasút	Korszerűsítés
Manchester – Liverpool	Vasút	Korszerűsítés és villamosítás, a Northern Hub vasúti fejlesztési tervet is beleértve
Birmingham – Reading – Southampton	Vasút	A teherszállító vasútvonal korszerűsítése
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Kikötők, vasút	A kikötői kapacitással, a tengeri gyorsforgalmi utakkal és az összeköttetésekkel kapcsolatos tanulmányok és kivitelezés
Dunkerque	Kikötő	A multimodális platformoknak és azok összeköttetéseinek (tovább)fejlesztése
Calais – Párizs	Vasút	előzetes tanulmányok
Brüsszel	Vasút	tanulmányok és kivitelezés (észak–déli összeköttetés: hagyományos és nagy sebességű vasút)
Felixstowe – Midlands	Vasút, kikötő, multimodális platformok	vasúti korszerűsítés, összeköttetések a kikötő és a multimodális platformok között
Maas (Maaswerkennel együtt)	Belvízi hajózás	Korszerűsítés
Albertkanaal/ Bocholt–Herentals-csatorna	Belvízi hajózás	Korszerűsítés
Rajna–Scheldt folyosó: Volkerak- és Kreekrak-zsilip, Krammer- és Hansweert-zsilip	Belvízi hajózás	hajózsilipek: tanulmányok folyamatban
Terneuzen	Tengerhajózás	hajózsilipek: tanulmányok folyamatban; kivitelezés
Terneuzen – Gent	Belvízi hajózás	tanulmányok, korszerűsítés
Zeebrugge	Kikötő	hajózsilipek: tanulmányok, összeköttetések (tanulmányok és kivitelezés)
Antwerpen	Tengerhajózás, kikötő, vasút	hajózsilipek: tanulmányok folyamatban; kikötő: összeköttetések (beleértve az antwerpeni kikötőhöz vezető második vasúti összeköttetést is)
Rotterdam – Antwerpen	Vasút	a teherszállító vasútvonal korszerűsítése

▼B

Szajna-Nord-csatorna; Szajna – Escaut	Belvízi hajózás	tanulmányok és kivitelezés; a határokon átnyúló és a multimodális összeköttetésekre is kiterjedő korszerűsítés
Dunkerque – Lille	Belvízi hajózás	tanulmányok folyamatban
Antwerpen, Brüsszel, Charleroi	Belvízi hajózás	korszerűsítés
Vallónia belvízi útvonalainak korszerűsítése	Belvízi hajózás	tanulmányok, korszerűsítés, intermodális összeköttetések
Brüsszel – Luxembourg – Strasbourg	Vasút	kivitelezés folyamatban
Antwerpen – Namur – luxemburgi határ – francia határ	Vasút	a teherszállító vasútvonal korszerűsítése
Strasbourg – Mulhouse – Bázel	Vasút	korszerűsítés
Vasúti összeköttetések: Luxembourg – Dijon – Lyon (Rajna – Rhône TGV)	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Lyon	Vasút	keleti elkerülő szakasz: tanulmányok és kivitelezés
Saône – Moselle/Rajna csatorna	Belvízi hajózás	előzetes tervek folyamatban
Rhône	Belvízi hajózás	korszerűsítés
Marseille-Fos kikötő	Kikötő	összeköttetések és multimodális állomások
Lyon – Avignon – Marseille-Fos kikötő	Vasút	korszerűsítés

Rajna – Duna

NYOMVONAL:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Prága – Ostrava/Přerov – Zsolna (Žilina) – Kassa (Košice) – ukrán határ

Wels/Linz – Bécs – Pozsony – Budapest – Vukovár

Bécs/Pozsony – Budapest – Arad – Brassó (Braşov)/Craiova – Bukarest – Konstanca (Constanţa) – Sulina

ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZAKASZOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Vasúti összeköttetés: Strasbourg – Kehl Appenweier	Vasút	appenweieri összeköttetés kivitelezési munkálatai
Karlsruhe – Stuttgart – München	Vasút	tanulmányok és kivitelezés folyamatban
Ostrava/ Přerov – Zsolna (Žilina) – Kassa (Košice) – ukrán határ	Vasút	korszerűsítés, multimodális platformok

▼B

Zlín – Zsolna (Žilina)	Közút	határokon átnyúló közúti szakasz
München – Prága	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Nürnberg – Prága	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Vasút	tanulmányok és kivitelezés folyamatban
Salzburg – Wels	Vasút	tanulmányok
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Vasút	Tanulmányok és kivitelezés
Vasúti összeköttetés: Wels – Bécs	Vasút	a kivitelezés befejezése 2017-re várható
Bécs – Pozsony / Bécs – Budapest / Pozsony – Budapest	Vasút	nagy sebességű vasút tanulmányok (beleértve a három város közötti összeköttetések egymáshoz igazítását is)
Budapest – Arad	Vasút	a Budapest és Arad közötti nagy sebességű vasúthálózatra vonatkozó tanulmányok
Komárom – Komárno	Belvízi hajózás	Határon átívelő hídra vonatkozó tanulmányok és kivitelezésük
Arad – Brassó (Braşov) – Bukarest – Konstanca (Constanța)	Vasút	meghatározott szakaszok korszerűsítése; nagy sebességű szakaszra vonatkozó tanulmányok e
Majna – Majna–Duna-csatorna	Belvízi hajózás	tanulmányok és kivitelezés több szakaszra és szűk keresztmetszetre vonatkozóan; belvízi kikötők: multimodális vasúti összeköttetések
Slavonski Brod	Kikötő	tanulmányok és kivitelezés
Giurgiu, Galați	Kikötő	Multimodális platformok és a hátországi összeköttetések továbbfejlesztése: tanulmányok és kivitelezés
Duna (Kehlheim - Konstanca (Constanța)/Midia/Sulina)	Belvízi hajózás	tanulmányok és kivitelezés több szakaszra és szűk keresztmetszetre vonatkozóan; belvízi kikötők: multimodális összeköttetések
Száva	Belvízi hajózás	Tanulmányok és kivitelezés több szakaszra és szűk keresztmetszetre vonatkozóan (a határon átívelő hidat is beleértve)
Bukarest – Duna-csatorna	Belvízi hajózás	Tanulmányok és kivitelezés
Konstanca (Constanța)	Kikötő, tengeri gyorsforgalmi utak	kikötők közötti összeköttetések, tengeri gyorsforgalmi utak (beleértve jégtörő kapacitásokat is)
Craiova – Bukarest	Vasút	tanulmányok és kivitelezés

3. **A törzshálózat egyéb szakaszai**

Szófiától Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság határáig	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok folyamatban
Szófiától a szerb határig	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok folyamatban
Temesvár – szerb határ	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok folyamatban
Wrocław – Prága	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Határon átnyúló szakasz	Közút	kivitelezés
Brno – osztrák határ	Határon átnyúló szakasz	Közút	korszerűsítés
Budapest – Zólyom (Zvolen)	Határon átnyúló szakasz	Közút	korszerűsítés
Budapest – szerb határ	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok
Botteni folyosó: Luleå – Oulu	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Iaşi – moldovai határ	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok folyamatban és kivitelezés
Szucsáva (Suceava) – ukrán határ	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Kiemelt fontosságú projektek a 661/2010/EU határozat III. melléklete alapján (Prága – Linz, új nagy teljesítményű vasút: a Pireneusokat átszelő központi vasútvonal, „Vas-Rajna” (Rheidt–Antwerpen))	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok folyamatban
Luleå Neamt – Ungheni	Határon átnyúló szakasz	Közút	Korszerűsítés
Marijampolé – Kybartai (litván/orosz határ)	Határon átnyúló szakasz	Közút	Korszerűsítés
Vilnius – litván/fehérorosz határ	Határon átnyúló szakasz	Közút	Korszerűsítés
Joánina – Kakavia (görög/ albán határ)	Határon átnyúló szakasz	Közút	Tanulmányok
Kleidí – Políkasztro – Evzonoi (Görögország/ Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság határa)	Határon átnyúló szakasz	Közút	Korszerűsítés
Széresz – Promahónasz – görög/bolgár határ	Határon átnyúló szakasz	Közút	kivitelezés folyamatban
Alexandrúpoli – Kípoi görög/ török határ	Határon átnyúló szakasz	Közút	Tanulmányok és kivitelezés
Dubrovnik – horvát/ montenegrói határ	Határon átnyúló szakasz	Közút	kivitelezés
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Határon átnyúló szakasz	Vasút	Kivitelezés
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	Szűk keresztmetszet	Vasút, tengeri gyorsforgalmi utak	kivitelezés folyamatban (kikötőket és multimodális platformokat is beleértve)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Szűk keresztmetszet	Vasút	tanulmányok
Egnatia vasútvonal	Szűk keresztmetszet	Vasút	tanulmányok folyamatban
Sundsvall – – Umeå – Luleå	Szűk keresztmetszet	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Zágráb – szerb határ	Szűk keresztmetszet	Vasút	Tanulmányok és kivitelezés
A Coruña – Madrid (nagy sebességű személyszállító vonatok)	Szűk keresztmetszet	Vasút	kivitelezés folyamatban

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Egyéb törzshálózat	Vasút	kivitelezés
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Egyéb törzshálózat	Vasút	kivitelezés
Botteni-öböl – Kiruna – norvég határ	Egyéb törzshálózat	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Egyéb törzshálózat	Vasút	Korszerűsítés
Vasúti összeköttetés: Sionainn/Shannon Faing/ Foynes - Gabhal Luimnigh/ Limerick csomópont	Egyéb törzshálózat	Vasút	tanulmányok
2. nagy sebességű vasútvonal	Egyéb törzshálózat	Vasút	London – Midlands nagy sebességű vasút tanulmányok és kivitelezése
ukrán határ – Krakkó – Katowice – Wrocław – Drezda	Egyéb törzshálózat	Vasút	kivitelezés
Riga – orosz/fehérorosz határ	Egyéb törzshálózat	Vasút	Korszerűsítés
Vilnius – fehérorosz határ	Egyéb törzshálózat	Vasút	Korszerűsítés, repülőtéri összeköttetés
Kybartai – Kaunas	Egyéb törzshálózat	Vasút	korszerűsítés
Tallinn – Tartu – Koidula – orosz határ	Egyéb törzshálózat	Vasút	korszerűsítés
Marseille – Toulon – Nizza – Ventimiglia – Genova	Egyéb törzshálózat	Vasút	nagy sebességű szakasz tanulmányok
Bordeaux – Toulouse	Egyéb törzshálózat	Vasút	nagy sebességű szakasz tanulmányok
Helsinki – Oulu	Egyéb törzshálózat	Vasút	szakaszok korszerűsítése
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Egyéb törzshálózat	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Brunsbüttel – Kiel (Nord-Ostsee-csatorna)	Egyéb törzshálózat	Belvízi hajózás	A hajózhatóság állapotának optimalizálása
Cardiff – Bristol – London	Egyéb törzshálózat	Vasút	Korszerűsítés, a Crossrail-vonalon is
Gyulafehérvár (Alba-Iulia)– Torda (Turda) – Dés (Dej) – Szucsáva (Suceava) – Páskán (Paşcani) – Jászvásár (Iaşi)	Egyéb törzshálózat	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Bukarest – Bodzavásár (Buzău)	Egyéb törzshálózat	Vasút	vasúti infrastruktúra korszerűsítése és felújítása és hátországi összeköttetések
Ruhr-vidék – Münster – Osnabrück – Hamburg	Egyéb törzshálózat	Vasút	a Münster–Lünen szakasz korszerűsítése (kétvágányos)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	Egyéb törzshálózat	Vasút	tanulmányok és kivitelezés
Ploieşti – Szucsáva (Suceava)	Egyéb törzshálózat	Vasút	tanulmányok
Iráklio	Egyéb törzshálózat	Repülőtér, kombinált közlekedési infrastruktúra/ rendszerek	Tanulmányok és építési munkálatok, korszerűsítés és infrastruktúrafejlesztés, multimodális összeköttetések
Huelva – Sevilla	Egyéb törzshálózat	Vasút	Kivitelezés folyamatban
Fredericia – Frederikshavn	Egyéb törzshálózat	Vasút	Korszerűsítés, a villamosítást is beleértve
Barcelona – Valencia – Livorno	Egyéb törzshálózat	Tengeri gyorsforgalmi utak	korszerűsítés

II. RÉSZ

AZ ENERGETIKAI ÁGAZAT KIEMELT JELENTŐSÉGŰ INFRASTRUKTURÁLIS FOLYOSÓINAK ÉS TERÜLETEINEK FELSOROLÁSA

1. **Kiemelt jelentőségű villamosenergia-folyosók**

(1) Északi-tengeri szélerőmű-hálózat („NSOG”): az integrált tengeri villamosenergia-hálózat fejlesztése és a kapcsolódó rendszerösszekötők az Északi-tengeren, az Ír-tengeren, a La Manche csatornán, a Balti-tengeren és a szomszédos vizeken, amelyek célja a megújuló tengeri energiaforrásokból előállított villamos energia fogyasztói és tárolóközpontokba történő szállítása, valamint a határokon átnyúló villamosenergia-kereskedelem növelése.

Érintett tagállamok: Belgium, Dánia, az Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Németország, Svédország;

(2) Észak-déli irányú villamosenergia-hálózati összeköttetések Nyugat-Európában („NSI Nyugat – villamos energia”): a régió tagállamai közötti és a földközi-tengeri térséggel – ideértve az Ibériai-félszigetet – létesített összeköttetések, elsősorban a megújuló forrásból származó energia integrálására és a régión belüli piaci integráció előmozdítása érdekében a belső hálózati infrastruktúra megerősítésére.

Érintett tagállamok: Ausztria, Belgium, az Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Málta, Németország, Olaszország, Portugália, Spanyolország;

(3) Észak-déli irányú villamosenergia-hálózati összeköttetések Középkelet- és Délkelet-Európában („NSI Kelet – villamos energia”): észak-déli és kelet-nyugati irányú összeköttetések és belső vezetékek, amelyek célja a belső piac teljes körű megvalósítása és a megújuló forrásból származó energiatermelés integrálása.

Érintett tagállamok: Ausztria, Bulgária, Ciprus, a Cseh Köztársaság, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Németország, Olaszország, Románia, Szlovákia, Szlovénia;

(4) A balti energiapiacok összekapcsolási terve a villamos energia területén („BEMIP – villamos energia”): a balti régió tagállamai közötti összeköttetések és a belső hálózati infrastruktúrák megfelelő megerősítése a balti államok elszigeteltségének megszüntetése és a régió piaci integrációjának előmozdítása céljából, többek között a megújuló energia régión belüli integrálására tett erőfeszítések révén;

Érintett tagállamok: Dánia, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Németország és Svédország.

▼B

2. **Kiemelt jelentőségű földgázfolyosók**

(1) Észak-déli irányú gázhálózati összeköttetések Nyugat-Európában („NSI Nyugat – gáz”): észak-déli irányú gázáramlást lehetővé tevő gázinfrastruktúra Nyugat-Európában az ellátási útvonalak további diverzifikálása és a rövid távú gázkitárolási kapacitás növelése érdekében.

Érintett tagállamok: Belgium, Dánia, az Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Málta, Németország, Olaszország, Portugália, Spanyolország;

(2) Észak-déli irányú gázhálózati összeköttetések Középkelet- és Délkelet-Európában („NSI Kelet – gáz”): gázinfrastruktúra a balti-tengeri régióban, az Adriai- és az Égei-tengeren, a Földközi-tenger keleti medencéjében és a Fekete-tengeren, valamint ezek között regionális hálózati összeköttetések létrehozása, továbbá a még diverzifikáltabb és biztonságosabb gázellátás érdekében;

Érintett tagállamok: Ausztria, Bulgária, Ciprus, a Cseh Köztársaság, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Németország, Olaszország, Románia, Szlovákia, Szlovénia;

(3) Déli gázfolyosó („SGC”): a Kaszpi-medencéből, Közép-Ázsiából, a Közel-Keletről és a Földközi-tenger medencéjének keleti részéből az Unióba történő gázszállításra szolgáló infrastruktúra a diverzifikáltabb gázellátás érdekében.

Érintett tagállamok: Ausztria, Bulgária, Ciprus, a Cseh Köztársaság, Görögország, Horvátország, Franciaország, Lengyelország, Magyarország, Németország, Olaszország, Románia, Szlovákia, Szlovénia;

(4) A balti energiapiacok összekapcsolási terve a gáz területén („BEMIP – gáz”): a három balti állam és Finnország elszigeteltségének, valamint egyetlen ellátási forrástól való függésének megszüntetését, a belső hálózati infrastruktúra megfelelő megerősítését, és a balti-tengeri térség diverzifikáltabb és biztonságosabb ellátását célzó gázinfrastruktúra;

Érintett tagállamok: Dánia, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Németország és Svédország.

3. **Kiemelt jelentőségű tematikus területek**

(1) Intelligens hálózatok kiépítése: intelligens hálózati technológiák bevezetése az Unió egész területén a villamosenergia-hálózathoz csatlakozó valamennyi felhasználó magatartásának és intézkedéseinek hatékony integrálása érdekében, különös tekintettel a megújuló vagy hálózatra termelt nagy mennyiségű villamosenergia-termelésre és a fogyasztók keresletoldali válaszintézkedéseire;

Érintett tagállamok: minden tagállam.

(2) Villamosenergia-szupersztrádák: 2020-ig elkészülnek az első villamosenergia-szupersztrádák, amelyek célja a villamosenergia-szupersztrádák uniós szintű rendszerének kiépítése, amely a következőket biztosítja:

a) a szélerőművek által termelt, egyre nagyobb mennyiségű villamosenergia-többlet befogadása az Északi- és a Balti-tenger környékén, valamint a Kelet- és Dél-Európában és Észak-Afrikában megújuló forrásokból termelt, növekvő mennyiségű villamos energia befogadása;

b) ezen új energiatermelő csomópontok összekapcsolása az északi országokban és az Alpokban lévő jelentős tárolókapacitásokkal, valamint főbb fogyasztói központokkal rendelkező más régiókkal; és

c) a villamos energia egyre változékonyabb és decentralizáltabb kínálata és az iránta való egyre rugalmasabb kereslet jelentette kihívás kezelése.

Érintett tagállamok: minden tagállam.

▼B

(3) Határokon átnyúló szén-dioxid-szállítási hálózat: a tagállamok közötti és a szomszédos harmadik országokba vezető szén-dioxid-szállítási infrastruktúra fejlesztése a szén-dioxid-leválasztás és -tárolás fejlesztése céljából.

Érintett tagállamok: minden tagállam.

III. RÉSZ

A PÉNZÜGYI ESZKÖZÖKRE VONATKOZÓ FELTÉTELEK ÉS ELJÁRÁSOK

Cél és indokolás

A CEF keretében alkalmazott pénzügyi eszközök célja az, hogy uniós forrásokat felhasználva azok tőkevonzó képessége révén előmozdítsa az infrastrukturális projektek projekt- és vállalati finanszírozáshoz jutását.

A pénzügyi eszközöknek közös érdekű, egyértelmű európai hozzáadott értékkel rendelkező, a közlekedési, a távközlési és az energetikai ágazatokat, ezen belül széles sávú hálózatokat érintő projektek finanszírozását kell elősegíteniük, és elő kell segíteni a magánszektor nagyobb részvételét e projektek hosszú távú finanszírozásában.

A pénzügyi eszközökből a közép- és hosszú távú forrásigényű projekteknek kell részesülniük, és az eszközöknek nagyobb előnyöket kell biztosítaniuk a piaci hatás, az adminisztratív hatékonyság és az erőforrás-felhasználás szempontjából.

Az uniós pénzügyi támogatás koherens, piacorientált eszköztárát kell kínálniuk az infrastrukturális beruházásokban érdekelteknek, köztük a finanszírozást nyújtóknak, a hatóságoknak, az infrastruktúraműködtetőknek, az építőipari vállalatoknak és az üzemeltetőknek.

A pénzügyi eszközök két típusa:

a) egy hitelekre és garanciákra irányuló eszköz, amelyhez kockázatmegosztási eszközök, többek között projektkötvényekre irányuló hiteljavítási mechanizmusok társulnak („hitelviszonyt megtestesítő eszköz”) és

b) egy tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz,

és a piaci korlátok leküzdését kell elősegíteniük az infrastrukturális beruházások finanszírozásának és/vagy kockázati profiljának javítása révén. Ezáltal a vállalkozások és más kedvezményezettek könnyebben jutnak hitelhez, garanciához és a magánfinanszírozás más formáihoz.

A hitel-, illetve a tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz kialakításának véglegesítése előtt a Bizottság előzetes értékelést végez a 966/2012/EU, Euratom rendelettel összhangban. Az értékeléshez adott esetben hozzá kell járulnia a már létező hasonló pénzügyi eszközök értékelésének.

I. **A hitelviszonyt megtestesítő eszköz**

1. *Általános rendelkezések*

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz célja elősegíteni az európai kötvénypiacok hiányosságainak leküzdését azzal, hogy kockázatmegosztást biztosít a hitelfinanszírozáshoz. A hitelfinanszírozást megbízott szervezetek vagy befektetési célra létrehozott egységek nyújtják előresorolt vagy alárendelt hitel vagy garancia formájában.

▼B

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz egy hitelekre és garanciákra irányuló kockázatmegosztási eszközből és a projektkötvény-kezdeményezésből áll. A projektgazdák ezen felül saját tőkét is bevonhatnak a tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz felhasználásával.

a) A hitelekre és garanciákra irányuló kockázatmegosztási eszköz

A hitelekre és garanciákra irányuló kockázatmegosztási eszközt úgy kell kialakítani, hogy az növelje a megbízott szervezetek kockázatviselési képességét. Ezáltal a megbízott szervezetek éven belül és azon túl lejáró alárendelt és előresorolt hitelt tudnak biztosítani a projektek és a vállalatok számára, ezzel megkönnyítve a projektgazdák banki forrásokhoz jutását. Ha a hitelfinanszírozás alárendelt, azt a kielégítési sorrendben az előresorolt hiteleknél hátrább, de a saját tőkénél és az ahhoz kapcsolódó finanszírozásnál előrébb kell sorolni.

Az éven belüli alárendelt hitelfinanszírozás nem haladhatja meg az előresorolt kötelezettségek teljes összegének 30 %-át.

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz keretében nyújtott előresorolt hitelfinanszírozás nem haladhatja meg a megbízott szervezett, illetve a befektetési célra létrehozott egység által összesen nyújtott előresorolt hitelfinanszírozás 50 %-át.

b) Projektkötvény-kezdeményezés

A projektkötvényekre irányuló kockázatmegosztási eszköz alárendelt hitelfinanszírozás nyújtására szolgál, és célja, hogy elősegítse a forrásbevonást azon projektvállalatok számára, amelyek előresorolt hitelfinanszírozást vesznek igénybe kötvénykibocsátás révén. Ez a hiteljavítási eszköz annak elősegítését kell céloznia, hogy az előresorolt kötvény befektetési fokozatú hitelminősítést kapjon.

Az eszközt a kielégítési sorrendben az előresorolt hiteleknél hátrább, de a saját tőkénél és az ahhoz kapcsolódó finanszírozásnál előrébb kell sorolni.

Az alárendelt hitelfinanszírozás nem haladhatja meg az előresorolt kötelezettségek teljes összegének 30 %-át.

2. *Pénzügyi paraméterek és áttétel*

A kockázat- és bevételmegosztási paramétereket oly módon kell megállapítani, hogy meg lehessen valósítani egyes konkrét szakpolitikai célkitűzéseket – beleértve egyes konkrét projektcsoportok megcélzását –, mindeközben megőrizve a pénzügyi eszköz piacorientált, keresletvezérelt jellegét.

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz áttételi tényezője – amely az összfinanszírozásnak (azaz az uniós finanszírozás és az egyéb pénzügyi intézmények hozzájárulásai összegének) és az Unió hozzájárulásának a hányadosaként határozható meg – várhatóan a 6-tól 15-ig terjedő tartományban fog mozogni, az érintett műveletek típusától függően (kockázat szintje, a kedvezményezettek megcélzott köre és az adott hitelviszonyt megtestesítő eszköz).

3. *Kombináció más finanszírozási forrásokkal*

A hitelviszonyt megtestesítő eszközből származó források a 966/2012/EU, Euratom rendeletben és a releváns jogalapban meghatározott rendelkezésekre figyelemmel kombinálhatók az alábbi elkülönített költségvetési hozzájárulásokkal is:

a) a CEF egyéb részei,

b) egyéb uniós költségvetési eszközök, programok és tételek;

c) olyan tagállamok, ideértve a regionális és helyi hatóságokat, amelyek saját forrást vagy a kohéziós politika alapjaiból származó forrásokat kívánnak nyújtani, anélkül, hogy megváltoztatnák az eszköz jellegét.

▼B

4. *Végrehajtás*

Megbízott szervezetek

A megbízott szervezeteket a 966/2012/EU, Euratom rendelettel összhangban kell kiválasztani.

A közvetett irányítás keretében történő végrehajtás a megbízott szervezetnek szóló közvetlen megbízások formáját öltheti. A közvetlen megbízásokkal végrehajtott eszközök (azaz a közvetett irányítás) esetében a megbízott szervezeteknek kell gazdálkodniuk a hitelviszonyt megtestesítő eszközhöz való uniós hozzájárulással és kockázatot megosztó partnernek kell lenniük.

A több befektetőtől származó hozzájárulások összevonása érdekében mérlegelhető továbbá befektetési célra szolgáló egységek létrehozása. Az uniós hozzájárulás más befektetők hozzájárulásai alá rendelhető.

Kialakítás és végrehajtás

Az eszközt a 966/2012/EU, Euratom rendelet pénzügyi eszközökre vonatkozó rendelkezéseihez igazodva kell kialakítani.

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtására vonatkozó feltételeket, köztük a monitoringra és az ellenőrzésre vonatkozókat, a Bizottság és az adott megbízott szervezet közti megállapodásban kell meghatározni, figyelembe véve e melléklet és a 966/2012/EU, Euratom rendelet rendelkezéseit.

Vagyonkezelői számla

A megbízott szervezetnek az uniós hozzájárulás és az abból származó jövedelmek tartására vagyonkezelői számlát kell nyitnia.

5. *Az uniós hozzájárulás felhasználása*

Az uniós hozzájárulást a következőkre kell felhasználni:

a) kockázati tartalék képzése;

b) a hitelviszonyt megtestesítő eszköz létrehozásához és kezeléséhez, ezen belül az eszköz értékeléséhez és a támogatási intézkedésekhez kapcsolódó, megállapodás szerinti, a 966/2012/EU, Euratom rendelettel és a piaci gyakorlattal összhangban meghatározott díjak és költségek fedezése. A megbízott szervezetnek fizetett adminisztratív, illetve teljesítmény alapú díj nem haladhatja meg az egyes műveletekre ténylegesen felhasznált uniós hozzájárulások 2, illetve 3 %-át; ehhez a Bizottság és a megbízott szervezet által közösen elfogadott, költség alapú módszertant kell alapul venni.

c) közvetlenül kapcsolódó támogatási intézkedések.

6. *Árazás, kockázat- és bevételmegosztás*

A hitelviszonyt megtestesítő eszköznek díja van, amely a kedvezményezettet terheli a megbízott szervezetek és a befektetési célra létrehozott egységek vonatkozó szabályaival és kritériumaival, valamint a legjobb piaci gyakorlatokkal összhangban.

Ami a megbízott szervezeteknek szóló közvetlen megbízásokat illeti, a kockázatviselés ellenértéket, amelyet a megbízott szervezet a hitelfelvevőinek felszámol, oly módon kell elosztani az Unió és a megbízott szervezet között, hogy az tükrözze a kockázatmegosztási modellt.

Ami a befektetési célra létrehozott egységeket illeti, a kockázatviselés ellenértéket, amelyet a befektetési egység a hitelfelvevőinek felszámol, oly módon kell elosztani az Unió és a többi befektető között, hogy az tükrözze a kockázatmegosztási modellt.

▼B

A választott kockázatmegosztási modelltől függetlenül a megbízott szervezet minden esetben viseli a meghatározott kockázat egy részét és a teljes maradványkockázatot.

Az uniós költségvetést terhelő maximális kockázat nem haladhatja meg a hitelviszonyt megtestesítő eszközhöz tartozó célhitelportfolió kockázatának az 50 %-át. A maximális kockázatviselésre vonatkozóan 50 %-os felső korlát vonatkozik a befektetési célra létrehozott egységek célméretére.

7. *Kérelmi és jóváhagyási eljárás*

A kérelmeket a megbízott szervezetnek, illetve a befektetési célra létrehozott egységek valamelyikének kell címezni a szokásos kérelmi eljárásoknak megfelelően. A megbízott szervezeteknek és a befektetési célra létrehozott egységeknek a belső eljárásaiknak megfelelően kell jóváhagyniuk a projekteket.

8. *A hitelviszonyt megtestesítő eszköz időtartama*

A hitelviszonyt megtestesítő eszközhöz való uniós hozzájárulás utolsó részlete tekintetében a Bizottság 2020. december 31-ig vállal kötelezettséget. A hitelfinanszírozás megbízott szervezetek, illetve befektetési célra létrehozott egységek általi tényleges jóváhagyását 2022. december 31-ig kell lezárni.

9. *Lejárat*

A hitelviszonyt megtestesítő eszközhöz allokált uniós hozzájárulást vissza kell fizetni a megfelelő vagyonkezelői számlára, amint a hitelfinanszírozás lejárt, illetve törlesztése megtörtént. A vagyonkezelői számlán a lejáratig elegendő összeget kell tartani a hitelviszonyt megtestesítő eszközhöz kapcsolódó díjak, illetve kockázatok fedezésére.

10. *Jelentéstétel*

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtására vonatkozó jelentéstétel módszereiről a Bizottságnak és a megbízott szervezetnek kell megállapodnia, összhangban a 966/2012/EU, Euratom rendelettel.

Ezenfelül a Bizottság a 966/2012/EU, Euratom rendelet 140. cikkének (8) bekezdésével összhangban a megbízott szervezet támogatásával 2023-ig évente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a végrehajtásról, az eszköz használatát érintő aktuális piaci körülményekről, a naprakésszé tett projektekről és a tervezett projektekről, beleértve az eljárás különféle szakaszaiban lévő projekteket is, ugyanakkor tiszteletben tartva az adatok bizalmasságát és az érzékeny piaci információkat.

11. *Monitoring, ellenőrzés és értékelés*

A Bizottság monitoring eljárást folytat a hitelviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtása vonatkozásában – adott esetben helyszíni ellenőrzés révén –, és a 966/2012/EU, Euratom rendeletnek megfelelően felülvizsgálatot és ellenőrzést végez.

12. *támogató intézkedések*

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtása egy sor kísérő intézkedéssel segíthető elő. Ezek közé tartoznak többek között az alábbiak: technikai és pénzügyi segítségnyújtás; a tőkét rendelkezésre bocsátó szereplők figyelemfelkeltését szolgáló lépések és magánbefektetők vonzására szolgáló konstrukciók.

Az Európai Beruházási Bank az Európai Bizottság vagy az érintett tagállamok kérésére technikai segítséget nyújt, többek között a közös érdekű projektek tekintetében a pénzügyi strukturálással kapcsolatban, ideértve azon projekteket is, amelyek a melléklet I. részében felsorolt törzshálózati folyosók megvalósítását célozzák. E technikai segítségnyújtás körébe tartozik a közigazgatási szerveknek nyújtható, a megfelelő intézményi kapacitás kialakítására irányuló támogatás is.

▼B

II. **A tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz**

1. *Általános rendelkezések*

A hitelviszonyt megtestesítő eszköz célja elősegíteni az európai tőkepiacok hiányosságainak leküzdését azzal, hogy tulajdonviszonyt megtestesítő befektetést, illetve részben tulajdonviszonyt megtestesítő befektetést biztosít.

Az uniós hozzájárulás maximális mértéke nem haladhatja meg:

— a tulajdonviszonyt megtestesítő befektetések alapja célméretének 33 %-át, illetve

— egy projektbeli uniós társbefektetés nem haladhatja meg az adott vállalat teljes saját tőkéjének 30 %-át.

A projektgazdák ezen felül hitelfinanszírozást is igénybe vehetnek a hitelviszonyt megtestesítő eszköz felhasználásával.

2. *Pénzügyi paraméterek és áttétel*

A befektetési paramétereket oly módon kell megállapítani, hogy meg lehessen valósítani egyes konkrét szakpolitikai célkitűzéseket – beleértve az infrastrukturális projektek adott kategóriáinak megcélzását –, mindeközben megőrizve a pénzügyi eszköz piacorientált, keresletvezérelt jellegét.

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz áttételi tényezője – amely az összfinanszírozásnak (azaz az uniós finanszírozás és az egyéb pénzügyi intézmények hozzájárulásai összegének) és az Unió hozzájárulásának a hányadosaként határozható meg – várhatóan a 5-tól 10-ig terjedő tartományban fog mozogni, a piaci sajátosságoktól függően.

3. *Kombináció más finanszírozási forrásokkal*

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszközből származó források a költségvetési rendelet és a releváns jogalap rendelkezéseire figyelemmel kombinálhatók az alábbi elkülönített 966/2012/EU, Euratom hozzájárulásokkal is:

a) a CEF egyéb részei,

b) egyéb uniós költségvetési eszközök, programok és tételek és

c) olyan tagállamok, ideértve a regionális és helyi hatóságokat, amelyek saját forrást vagy a kohéziós politika alapjaiból származó forrásokat kívánnak nyújtani, anélkül, hogy megváltoztatnák az eszköz jellegét.

4. *Végrehajtás*

Megbízott szervezetek

A megbízott szervezeteket a 966/2012/EU, Euratom rendelettel összhangban kell kiválasztani.

A közvetett irányítás keretében történő végrehajtás a megbízott szervezetnek szóló közvetlen megbízások formáját öltheti. A közvetlen megbízásokkal végrehajtott eszközök (azaz a közvetett irányítás) esetében a megbízott szervezeteknek kell gazdálkodniuk a tulajdonviszonyt megtestesítő eszközhöz való uniós hozzájárulással.

A több befektetőtől származó hozzájárulások összevonása érdekében mérlegelhető továbbá befektetési célra szolgáló egységek létrehozása. Az uniós hozzájárulás más befektetők hozzájárulásai alá rendelhető.

▼B

Kellően indokolt esetben, konkrét szakpolitikai célok elérése érdekében egy konkrét projekthez az uniós hozzájárulás egy megbízott szervezet által társbefektetésként nyújtható.

Kialakítás és végrehajtás

Az eszközt a 966/2012/EU, Euratom rendelet pénzügyi eszközökre vonatkozó rendelkezéseihez igazodva kell kialakítani.

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtására vonatkozó feltételeket, köztük a monitoringra és a kontrollra vonatkozókat, a Bizottság és a kérdéses megbízott szervezett közti megállapodásban kell meghatározni, figyelembe véve e melléklet és a 966/2012/EU, Euratom rendelet rendelkezéseit.

Vagyonkezelői számla

A megbízott szervezetnek az uniós hozzájárulás és az abból származó jövedelmek tartására vagyonkezelői számlát kell nyitnia.

5. *Az uniós hozzájárulás felhasználása*

Az uniós hozzájárulást a következőkre kell felhasználni:

a) tulajdoni részesedések;

b) a tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz létrehozásához és kezeléséhez, ezen belül az eszköz értékeléséhez kapcsolódó, megállapodás szerinti, a 966/2012/EU, Euratom rendelettel és a piaci gyakorlattal összhangban meghatározott díjak és költségek fedezése; és

c) közvetlenül kapcsolódó program támogatási intézkedések.

6. *Árazás, kockázat- és bevételmegosztás*

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszközök esetében a hozamnak a tulajdonviszonyt megtestesítő befektetéseket eszközlő befektetőknek szokásosan járó nyereségkomponenseknek kell megfelelnie, és a mögöttes befektetések teljesítményétől kell függnie.

7. *Kérelmi és jóváhagyási eljárás*

A kérelmeket a megbízott szervezetnek, illetve a befektetési célra létrehozott egységek valamelyikének kell címezni a szokásos kérelmi eljárásoknak megfelelően. A megbízott szervezeteknek és a befektetési célra létrehozott egységeknek a belső eljárásaiknak megfelelően kell jóváhagyniuk a projekteket.

8. *A tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz időtartama*

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszközhöz való uniós hozzájárulás utolsó részlete tekintetében a Bizottság 2020. december 31-ig vállal kötelezettséget. A tulajdonviszonyt megtestesítő befektetéseknek a megbízott szervezetek, illetve a befektetési célra létrehozott egységek általi tényleges jóváhagyását 2022. december 31-ig kell lezárni.

9. *Lejárat*

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszközhöz allokált uniós hozzájárulást vissza kell fizetni a megfelelő vagyonkezelői számlára, amint bekövetkezett a befektetésből való kilépés vagy a lejárat. A vagyonkezelői számlán a lejáratig elegendő összeget kell tartani a tulajdonviszonyt megtestesítő eszközhöz kapcsolódó díjak, illetve kockázatok fedezésére.

10. *Jelentéstétel*

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtására vonatkozó jelentéstétel módszereiről a Bizottságnak és a megbízott szervezetnek kell megállapodnia, összhangban a 966/2012/EU, Euratom rendelettel.

▼B

Ezenfelül a Bizottság a 966/2012/EU, Euratom rendelet 140. cikkének (8) bekezdésével összhangban a megbízott szervezet támogatásával 2023-ig évente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a végrehajtásról.

11. *Monitoring, ellenőrzés és értékelés*

A Bizottság monitoring eljárást folytat a tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtása vonatkozásában – adott esetben helyszíni kontrollok révén –, és a 966/2012/EU, Euratom rendeletnek megfelelően felülvizsgálatot és ellenőrzést végez.

12. *Támogató intézkedések*

A tulajdonviszonyt megtestesítő eszköz végrehajtása egy sor kísérő intézkedéssel segíthető elő. Ezek közé tartoznak többek között az alábbiak: technikai és pénzügyi segítségnyújtás, a tőkét rendelkezésre bocsátó szereplők figyelemfelkeltését szolgáló lépések és magánbefektetők vonzására szolgáló konstrukciók.

IV. RÉSZ

A KÖZLEKEDÉSSPECIFIKUS CÉLOKRA VONATKOZÓ INDIKATÍV SZÁZALÉKOS ARÁNYOK

Az 5. cikk (1) bekezdés a) pontjában említett költségvetési forrásokat – a programtámogatási intézkedésekre elkülönített erőforrások kivételével – az alábbiak szerint kell felosztani a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott közlekedésspecifikus célok között:

a) a szűk keresztmetszetek megszüntetése, a vasúti átjárhatóság fejlesztése és a hiányzó kapcsolatok kialakítása, különösen a határokon átnyúló szakaszok javítása – 80 %;

b) fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek hosszú távon való biztosítása, ezzel felkészülve a várható forgalomáramlásra, és lehetővé téve valamennyi közlekedési mód esetében a dekarbonizációt az innovatív, alacsony szén-dioxid kibocsátású és energiahatékony közlekedési technológiákra való átállás révén, mindeközben optimalizálva a biztonságot is – 5 %;

c) a közlekedési módok integrálásának és összekapcsoltságának biztosítása, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának javítása, ugyanakkor biztosítva a közlekedési infrastruktúrák akadálymentességét, és figyelembe véve a SESAR rendszer, RIS, VTMIS és a közúti ágazatra vonatkozó ITS fedélzeti alkotóelemeire vonatkozó, a 10. cikk (2) bekezdése b) pontjának vi. alpontjában meghatározott felső határt – 15 %.

A Kohéziós Alapból átcsoportosított 11 305 500 000 EUR összeget teljes egészében a törzshálózat megvalósítását célzó projektekre, illetve az e melléklet I. részében meghatározott projektekre és horizontális prioritásokra kell fordítani.

V. RÉSZ

AZ ODAÍTÉLÉSI SZEMPONTOK RÖGZÍTÉSE SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ ÁLTALÁNOS ASPEKTUSOK

Az odaítélési szempontok 17. cikk (5) bekezdése szerinti rögzítése során figyelembe kell venni legalább az alábbi általános aspektusokat:

a) az intézkedés előrehaladottsági foka a projektfejlesztés tekintetében;

b) a javasolt végrehajtási terv megalapozottsága;

c) az uniós támogatás ösztönző hatása a közcélú és magánberuházásra, amikor alkalmazható;

▼B

d) pénzügyi akadályok - mint például a piaci források hiánya - leküzdésének szükségesség;

e) a gazdasági, társadalmi, éghajlat-változási és környezeti hatás, valamint az akadálymentes hozzáférés, amikor alkalmazható;

f) a határokon átnyúló dimenzió, amikor alkalmazható.

▼M1

VI. RÉSZ

KÖZLEKEDÉSFINANSZÍROZÁSI PRIORITÁSOK AZ ÉVES ÉS A TÖBBÉVES MUNKAPROGRAMOK SZÁMÁRA

1. **A többéves munkaprogramok finanszírozási prioritásai**

1.1. Finanszírozási prioritások a hiányzó kapcsolódási pontok áthidalására, a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, a vasúti átjárhatóság fejlesztésére és különösen a határokon átnyúló szakaszok javítására:

i. A törzshálózati folyosók előre meghatározott projektjei (vasúti, belvízi, közúti közlekedés, tengeri és belvízi kikötők).

ii. A törzshálózat egyéb szakaszainak előre meghatározott projektjei (vasúti, belvízi, közúti közlekedés, tengeri és belvízi kikötők).

iii. Vasúti átjárhatóság.

iv. Az ERTMS kiépítése.

1.2. Finanszírozási prioritások a fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek hosszú távon való biztosítására, ezzel felkészülve a várható forgalomáramlásra, és lehetővé téve valamennyi közlekedési mód esetében a dekarbonizációt az innovatív, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és energiahatékony közlekedési technológiákra való átállás révén, mindeközben a biztonságot is optimalizálva:

i. Minden közlekedési mód új technológiáinak és innovációjának kiépítése, a dekarbonizációra, a biztonságra és az innovatív technológiákra összpontosítva a fenntarthatóság, az üzemeltetés, az irányítás, a hozzáférés, a multimodalitás és a hálózatok hatékonyságának előmozdítása érdekében.

ii. Biztonságos és védett infrastruktúra, beleértve a közúti törzshálózat biztonságos és védett parkolóit.

1.3. Finanszírozási prioritások a közlekedési módok integrálásának és összekapcsoltságának optimalizálására, valamint a közlekedési szolgáltatások interoperabilitásának javítására, ugyanakkor biztosítva a közlekedési infrastruktúrák akadálymentességét:

i. Egységes európai égbolt – SESAR.

ii. Folyami információs szolgáltatások.

iii. Intelligens közúti közlekedési szolgáltatások.

iv. Hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek.

v. Tengeri gyorsforgalmi utak.

▼M1

vi. A törzshálózat csomópontjain – többek között városi csomópontokon – közlekedési infrastruktúrát megvalósító intézkedések.

vii. A multimodális logisztikai platformokkal való összeköttetések és azok fejlesztése.

1.4. Programtámogató tevékenységek

2. **Az éves munkaprogramok támogatási prioritásai**

2.1. Finanszírozási prioritások a hiányzó kapcsolódási pontok áthidalására, a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, a vasúti átjárhatóság fejlesztésére és különösen a határokon átnyúló szakaszok javítására:

i. A törzshálózat vasúti, belvízi, közúti közlekedési projektjei, beleértve a belvízi és tengeri kikötőkkel, a repülőterekkel való összeköttetést, valamint a kikötők fejlesztését.

ii. Az átfogó hálózat projektjei (vasúti, belvízi, közúti közlekedés, tengeri és belvízi kikötők).

iii. A transzeurópai közlekedési hálózatnak a szomszédos országok infrastruktúra-hálózataival történő összekapcsolására irányuló projektek, különösen a határon átnyúló szakaszok vonatkozásában (vasúti, belvízi, közúti közlekedés, tengeri és belvízi kikötők).

2.2. Finanszírozási prioritások a fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek hosszú távon való biztosítására, ezzel felkészülve a várható forgalomáramlásra, és lehetővé téve valamennyi közlekedési mód esetében a dekarbonizációt az innovatív, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és energiahatékony közlekedési technológiákra való átállás révén, mindeközben a biztonságot is optimalizálva:

i. A többéves munkaprogram által nem lefedett új technológiák és innovációk kiépítése.

ii. Áruszállítási szolgáltatások.

iii. A vasúti szállítással járó zaj csökkentése, a meglévő kötöttpályás járművek utólagos átszerelését is beleértve.

2.3. Finanszírozási prioritások a közlekedési módok integrálásának és összekapcsoltságának optimalizálására, valamint a közlekedési szolgáltatások interoperabilitásának javítására, ugyanakkor biztosítva a közlekedési infrastruktúrák akadálymentességét:

i. A többéves munkaprogram által nem lefedett telematikai alkalmazások.

ii. A közlekedési infrastruktúra fogyatékossággal élő személyek általi igénybevételének könnyebbé tételét célzó intézkedések.

iii. A törzshálózat csomópontjain – többek között városi csomópontokon – közlekedési infrastruktúrát megvalósító intézkedések.

iv. A multimodális logisztikai platformokkal való összeköttetések és azok fejlesztése.

2.4. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz pénzügyi eszközei

i. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló rendelet 14. pontja és mellékletének III. része szerinti pénzügyi eszközökhöz való hozzájárulás.

ii. Az innovatív pénzügyi eszközök programtámogató tevékenységei.

▼B

II. MELLÉKLET

„*MELLÉKLET*

AZ ELSŐ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓK MELLÉKLETE

	Tagállamok	Fő útvonalak ([1])	Az árufuvarozási folyosók kialakítása:
„Rajna-alpesi”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge- Antwerpen/Amszterdam/ Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Bázel]-Milánó-Genova	2013. november 10-ig
„Északi-tengeri-mediterrán”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/ Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/ Párizs (+)/Amszterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Bázel]-Marseille (+)	2013. november 10-ig
„Skandináv-mediterrán”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Koppenhága-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	2015. november 10-ig
„Atlanti-óceáni”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisszabon/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux-Párizs/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	2013. november 10-ig
„Baltikum–Adria”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia -Katowice-Ostrava/Zsolna -Pozsony/Bécs/Klagenfurt-Udine-Velence/Trieszt/- Bologna/ Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieszt	2015. november 10-ig
„Mediterrán”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milánó-Verona-Padova/Velence-Trieszt/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zágráb (+)-Budapest-Záhony (magyar-ukrán határ)	2013. november 10-ig
„Kelet/kelet-mediterrán”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bukarest-Konstanca Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Prága-Bécs/ Pozsony-Budapest — Vidin-Szófia-Burgasz (*)/Szvilengrád (*) (bolgár-török határ)/ Promachonas-Szaloniki-Athén-Pátra (*)	2013. november 10-ig

▼B

	Tagállamok	Fő útvonalak ([1])	Az árufuvarozási folyosók kialakítása:
„Északi tengeri-balti” (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amszterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpen-Aachen/Berlin-Varsó -Terespol (lengyel-belarusz határ)/ Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	2015. november 10-ig
„Rajna-Duna” (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Bécs-Pozsony-Budapest-Arad-Brassó/Craiova-Bukarest-Konstanca Tiszacsernyő (szlovák-ukrán határ)-Kassa-Zsolna-Horní Lideč-Prága-München/Nürnberg	2020. november 10-ig

([1]) A „/” alternatív utakat jelez. A TEN-T iránymutatásokkal összhangban az atlanti és a mediterrán útvonalat a jövőben a Sines/Algeciras-Madrid-Párizs tehervasúti tengelynek kell kiegészítenie, amely a Pireneusok középső részén egy alacsonyan fekvő alagúton keresztül halad át.

(+) A + jel arra utal, hogy a megfelelő folyosót legkésőbb az e táblázatban megadott kialakítási dátum után 3 évvel ki kell egészíteni az így megjelölt útvonallal. Az e rendelet 8. cikkében és 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott meglévő struktúrákat módosítani kell, további államokat és pályahálózat-működtetőket vonva be a részvételbe a megfelelő folyosók tekintetében. A kiegészítéseket piaci tanulmányokra kell alapozni, és az e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját.

(*) A * jel arra utal, hogy a megfelelő folyosót legkésőbb az e táblázatban megadott kialakítási dátum után 5 évvel ki kell egészíteni az így megjelölt útvonallal. Az e rendelet 8. cikkében és 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott meglévő struktúrákat módosítani kell, további államokat és pályahálózat-működtetőket vonva be a részvételbe a megfelelő folyosók tekintetében. A kiegészítéseket piaci tanulmányokra kell alapozni, és e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját.

(°) Amíg a Rail Baltic vonal esetében meg nem történik az 1435 mm-es névleges nyomtávolságra való átállás, e folyosó kialakításánál és működtetésénél figyelembe kell venni az eltérő nyomtávolságú rendszerek sajátosságait.

(‡) E folyosó kialakítását piaci tanulmányokra kell alapozni, és e rendelet a 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját. A „Čierna and Tisou (szlovák-ukrán határ)-Kassa-Zsolna-Horní Lideč-Prága-München/Nürnberg” szakaszt 2013. november 10-ig kell kialakítani.”