Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 1316/2013**

(2013. gada 11. decembris),

ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 275/2014 (2014. gada 7. janvāris)	L 80	1	19.3.2014.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 1316/2013

(2013. gada 11. decembris),

ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ([2]),

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([3]),

tā kā:

(1) Lai panāktu gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi un veicinātu darba vietu radīšanu atbilstīgi stratēģijas "Eiropa 2020" mērķiem, Savienībai ir vajadzīga mūsdienīga un efektīva infrastruktūra, lai palīdzētu savienot un integrēt Savienību un visus tās reģionus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē. Minētajiem savienojumiem būtu jāpalīdz uzlabot personu brīvu pārvietošanos un preču, kapitāla un pakalpojumu brīvu apriti. Eiropas komunikāciju tīkliem būtu jāatvieglina pārrobežu savienojumi, jāsekmē lielāka ekonomiskā, sociālā un teritoriālā kohēzija un jāsniedz ieguldījums konkurētspējīgākā sociālajā tirgus ekonomikā un klimata pārmaiņu apkarošanā.

(2) Ar šo regulu izveidotā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) izveides mērķis ir paātrināt ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklos un piesaistīt publiskā un privātā sektora finansējumu, vienlaikus palielinot juridisko noteiktību un ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. EISI būtu jārada iespēja pilnībā izmantot sinerģiju starp transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēm, tādējādi stiprinot Savienības darbības efektivitāti un ļaujot optimizēt īstenošanas izmaksas.

([1]) OV C 143, 22.5.2012., 116. lpp.
([2]) OV C 227, 13.9.2012., 125. lpp.
([3]) Eiropas Parlamenta 2013. gada 19. novembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

▼B

(3) Saskaņā ar Komisijas aplēsēm paredzams, ka transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē Eiropas komunikāciju tīkliem līdz 2020. gadam nepieciešami ieguldījumi EUR 970 000 miljonu apmērā.

(4) Ar šo regulu EISI īstenošanai no 2014. līdz 2020. gadam nosaka finansējumu EUR 33 242 259 000 apmērā pašreizējās cenās, kas Eiropas Parlamentam un Padomei ir galvenā atsauces summa ikgadējās budžeta procedūras laikā Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas 2013. gada 2013. gada 2. decembrim Iestāžu nolīguma par budžeta disciplīnu, sadarbību budžeta jautājumos un pareizu finanšu pārvaldību ([1]) 17. punkta nozīmē.

(5) Lai optimizētu EISI piešķirto budžeta līdzekļu izmantojumu, Komisijai pēc EISI starpposma novērtējuma būtu jāvar ierosināt apropriāciju pārvietojumu starp transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēm. Uz šādu priekšlikumu vajadzētu attiecināt ikgadējo budžeta procedūru.

(6) No Kohēzijas fonda, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1301/2013 ([2]), pārvietotos EUR 11 305 500 000 pašreizējās cenās būtu jāizmanto, lai saskaņā ar šo regulu paredzētu saistības par budžeta līdzekļu piešķiršanu finanšu instrumentiem tikai no 2017. gada 1. janvāra.

(7) Efektīvu transporta un enerģētikas infrastruktūras tīklu izveide ir viena no 12 pamatdarbībām, ko Komisija norādījusi tās 2011. gada 13. aprīļa paziņojumā "Akts par vienoto tirgu – divpadsmit mehānismi, kā veicināt izaugsmi un vairot uzticēšanos "Kopīgiem spēkiem uz jaunu izaugsmi"".

(8) Komisija ir apņēmusies klimata pārmaiņu jautājumus iestrādāt Savienības izdevumu programmās un vismaz 20 % no Savienības budžeta novirzīt ar klimatu saistītiem mērķiem. Ir svarīgi nodrošināt, ka, sagatavojot, izstrādājot un īstenojot kopīgu interešu projektus, tiek sekmēta klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās klimata pārmaiņām, risku novēršana un vadība. Šajā regulā paredzētajiem ieguldījumiem infrastruktūrā būtu jāpalīdz veicināt pāreju uz tādu ekonomiku un sabiedrību, kas rada zemas oglekļa emisijas un ir noturīga pret klimata pārmaiņām un katastrofām, ņemot vērā īpatnības, kādas ir reģioniem ar neizdevīgiem dabas un demogrāfiskiem apstākļiem, jo īpaši tālākajiem un salu reģioniem. EISI, jo īpaši transporta un enerģētikas nozarē, būtu jāsniedz ieguldījums Savienības vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķos attiecībā uz dekarbonizāciju.

([1]) OV C 420, 20.12.2013., 1. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1301/2013 par Kohēzijas fondu, un 2013. gada 17. decembrim ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1084/2006 (OV L 347, 20.12.2013., 289. lpp).

▼B

(9) Eiropas Parlaments 2011. gada 8. jūnija rezolūcijā par ieguldījumu nākotnē – jaunu daudzgadu finanšu shēmu (DFS) konkurētspējīgai, ilgtspējīgai un iekļaujošai Eiropai ([1]) uzsvēra, cik svarīgi ir nodrošināt ātru Savienības Digitalizācijas programmas izpildi un turpināt centienus, lai sasniegtu mērķi līdz 2020. gadam visiem Savienības iedzīvotājiem nodrošināt piekļuvi ātram internetam, tostarp arī mazāk attīstītajos reģionos. Eiropas Parlaments uzsvēra, ka, lai aizsargātu Eiropas konkurētspēju un nodrošinātu ilglaicīgu ekonomikas izaugsmi pēc krīzes, svarīga nozīme ir ieguldījumiem efektīvā transporta infrastruktūrā un ka Eiropas transporta tīklam ("TEN-T") ir liela nozīme kā iekšējā tirgus pareizas darbības nodrošinātājam un būtiskas Eiropas pievienotās vērtības sniedzējam. Eiropas Parlaments pauda arī uzskatu, ka tāpēc TEN-T vajadzētu būt vienai no galvenajām prioritātēm DFS un ka DFS bija jāpalielina TEN-T finansējums. Turklāt Eiropas Parlaments uzsvēra nepieciešamību maksimāli palielināt Savienības finansējuma ietekmi un iespēju, ko valstu un pārrobežu mēroga, Eiropai prioritāru energoinfrastruktūras svarīgāko projektu finansēšanai dod Kohēzijas fonds, Eiropas strukturālie un investīciju fondi un finanšu instrumenti, kā arī uzsvēra, ka finanšu instrumentiem šajā jomā ir vajadzīgs būtisks piešķīrums no Savienības budžeta.

(10) Lai kopējās tīklu attīstīšanas ietvaros finansētu infrastruktūru pārrobežu reģionos, būtu jāveicina sinerģija starp EISI un citu Savienības fondu finanšu instrumentiem.

(11) Komisija 2011. gada 28. martā pieņēma balto grāmatu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" ("baltā grāmata"). Baltajā grāmatā minēts mērķis līdz 2050. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas transporta nozarē par vismaz 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Ciktāl tas attiecas uz infrastruktūru, baltajā grāmatā iecerēts līdz 2030. gadam izveidot pilnībā funkcionējošu Savienības mēroga multimodālu TEN-T pamattīklu. Sadarbspēju varētu veicināt, izmantojot inovatīvus risinājumus, kas uzlabotu saderību starp iesaistītajām sistēmām. Baltajā grāmatā iecerēta arī multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus. Tāpēc TEN-T politikai ir izvirzīti šādi būtiski mērķi: līdz 2030. gadam 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kur pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jānovirza uz citiem transporta veidiem, un līdz 2050. gadam – vairāk nekā 50 %; līdz 2030. gadam būtu trīskārt jāpagarina esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garums, un līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumu būtu jānotiek pa dzelzceļu; līdz 2050. gadam visas pamattīkla lidostas būtu jāsavieno ar dzelzceļa tīklu un visas galvenās jūras ostas būtu jāsavieno ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.

([1]) OV C 380 E, 11.12.2012., 89. lpp.

▼B

(12) Eiropas Parlaments 2010. gada 6. jūlija rezolūcijā par ilgtspējīgu nākotni transportam ([1]) uzsvēra, ka efektīvai transporta politikai ir nepieciešams finansiālais satvars, kas atbilst gaidāmajiem uzdevumiem, tālab transportam un mobilitātei būtu jāatvēl vairāk resursu; bez tam tika atzīts, ka nepieciešams izveidot mehānismu, lai koordinētu un optimizētu dažādu transporta finansējuma avotu un visu Savienības līmenī pieejamo finanšu līdzekļu un mehānismu izmantojumu.

(13) Padomes 2009. gada 11. jūnija secinājumos par TEN-T politikas pārskatīšanu no jauna apliecināja, ka ir jāturpina ieguldīt transporta infrastruktūrā, lai nodrošinātu pienācīgu TEN-T attīstību visos transporta veidos kā pamatu iekšējam tirgum un konkurētspējai, Savienības ekonomiskajai, sociālajai un teritoriālajai kohēzijai un savienojumiem ar kaimiņvalstīm, galveno uzmanību pievēršot Eiropas pievienotajai vērtībai, ko tas sniegtu. Padome arī uzsvēra, ka Savienībai ir jānodrošina pieeja finanšu resursiem, kas vajadzīgi, lai stimulētu ieguldījumus TEN-T projektos, un jo īpaši jāsaskaņo piemērots finansējuma atbalsts no TEN-T budžeta prioritāriem projektiem, kuros ietverti attiecīgi pārrobežu posmi un kuru īstenošana turpināsies pēc 2013. gada, un ar iestādēm saistīti DFS plānošanas ierobežojumi. Padome uzskata, ka šajā sakarā būtu jāpilnveido un attiecīgā gadījumā jāatbalsta valsts un privātā sektora partnerības pieejas.

(14) Pamatojoties uz baltajā grāmatā noteiktajiem mērķiem, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ([2]) noteiktajās TEN-T pamatnostādnēs apzināta TEN-T infrastruktūra, noteikts, kādām prasībām tai jāatbilst, un paredzēti pasākumi pamatnostādņu īstenošanai. Minētajās pamatnostādnēs īpaši iecerēts, ka pamattīkla izveide tiks pabeigta līdz 2030. gadam, izveidojot jaunu infrastruktūru, kā arī būtiski modernizējot un atjaunojot esošo infrastruktūru.

(15) Pamatojoties uz dalībvalstu transporta infrastruktūras plānu analīzi, Komisija lēš, ka laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam transporta nozarē visā TEN-T tīklā vajadzētu ieguldīt EUR 500 000 miljonus, no kuriem EUR 250 000 miljoni būtu jāiegulda TEN-T pamattīklā.

(16) Lai samazinātu administratīvo slogu un lai dzelzceļa infrastruktūras attīstību un izmantošanu padarītu mērķtiecīgāku, vajadzības gadījumā būtu jānodrošina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 913/2010 ([3]) paredzēto dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru un šīs regulas I pielikuma I daļā paredzēto

([1]) OV C 351E, 2.12.2011., 13. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembrim) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (Sk. šā Oficiālā Vēstneša 1. lpp).

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

▼B

pamattīkla koridoru ģeogrāfiskā saskaņošana, ņemot vērā attiecīgo instrumentu mērķus. Dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem būtu jāpiemēro tikai Regulas (ES) Nr. 913/2010 noteikumi, tostarp attiecībā uz izmaiņām to saskaņošanā.

(17) TEN-T politikas pārskatīšana aizsākās 2009. gada februārī, un šajā sakarā tika izveidota īpaša ekspertu grupa, lai sniegtu atbalstu Komisijai un iedziļinātos jautājumā par TEN-T finansēšanas stratēģiju un perspektīvām. Ekspertu grupa Nr. 5 izmantoja arī dažādu nozaru ārējo ekspertu pieredzi: infrastruktūras apsaimniekotāju un plānotāju, valstu, reģionu un pašvaldību pārstāvju, vides ekspertu, akadēmisko aprindu un privātā sektora pārstāvju pieredzi. Ekspertu grupas Nr. 5 galīgais ziņojums ([1]) ar 40 ieteikumiem tika pieņemts 2010. gada jūlijā, un vairāki ieteikumi tika ņemti vērā šajā regulā. Minētajā ziņojumā *inter alia* ir ieteikts, ka Komisijai būtu jāparedz standarta sistēma Savienības dotāciju un TEN-T publisko un privāto partnerību (PPP) apvienošanai, ietverot gan Kohēzijas politikas līdzekļus, gan TEN-T budžetu.

(18) Pieredze ar DFS (2007.–2013.gads) liecina, ka dažām dalībvalstīm, kas ir tiesīgas uz finansējumu no Kohēzijas fonda, ir ievērojamas grūtības laikā īstenot kompleksus pārrobežu transporta infrastruktūras projektus ar lielu Eiropas pievienoto vērtību, kā arī efektīvi izmantot Savienības fondus. Tālab, lai uzlabotu tādu transporta projektu, jo īpaši pārrobežu projektu, pabeigšanu, kam ir liela Eiropas pievienotā vērtība, daļa no Kohēzijas fonda piešķīruma (EUR [11 305 500 000]) būtu jāpārvieto, lai saskaņā ar EISI finansētu transporta projektus transporta pamattīklā vai ar horizontālām prioritātēm saistītus transporta projektus tajās dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda. Sākotnējā posmā finansējuma saņemšanai atbilstīgo projektu izvēlē būtu jāņem vērā dalībvalstu Kohēzijas fonda piešķīrumi. Komisijai būtu jāatbalsta dalībvalstis, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, to pūlēs sagatavot piemērotu projektu sarakstu, jo īpaši stiprinot attiecīgo publiskās pārvaldes iestāžu institucionālo spēju un organizējot papildu uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus, vienlaikus nodrošinot pārredzamu projektu atlases procesu.

(19) No Kohēzijas fonda pārvietotos EUR 11 305 500 000, kas paredzēti tikai dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, nebūtu jāizmanto, lai finansētu darbības, kam ir sinerģija starp transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēm un kas sniedz ieguldījumu kopīgu interešu projektos, kuri izriet no starpnozaru aicinājumiem iesniegt priekšlikumus.

(20) Iestāžu un administratīvās spējas ir būtisks priekšnoteikums, lai efektīvi sasniegtu EISI mērķus. Komisijai cik vien iespējams būtu jāpiedāvā piemērots atbalsts, lai ļautu izstrādāt un īstenot projektus attiecīgajās dalībvalstīs.

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

▼B

(21) Komisija 2010. gada 17. novembra paziņojumā "Enerģētikas infrastruktūras prioritātes 2020. gadam un pēc tam. Projekts integrētam Eiropas enerģētikas tīklam" nosauca prioritāros koridorus, kas ir jāizveido, lai Savienība līdz 2020. gadam varētu sasniegt vērienīgos enerģētikas un klimata jomas mērķus nolūkā pabeigt iekšējā enerģijas tirgus izveidi, panākt apgādes drošību, pavērt ceļu atjaunojamo enerģijas avotu integrācijai un sagatavot tīklus turpmākai energosistēmas dekarbonizācijai pēc 2020. gada.

(22) Lai izmaksu ziņā efektīvi modernizētu un paplašinātu Eiropas energoinfrastruktūru, savstarpēji savienotu tīklus pāri robežām un izbeigtu dalībvalstu energoizolāciju, tādējādi sasniedzot Savienības enerģētikas un klimata politikas mērķus – konkurētspēju, ilgtspēju un apgādes drošību –, ir nepieciešami lieli ieguldījumi. Komisijas aplēses liecina, ka līdz 2020. gadam energoinfrastruktūrā būtu jāiegulda aptuveni EUR 1 000 000 miljoni, no kuriem aptuveni EUR 200 000 miljoni jāiegulda elektroenerģijas un gāzes pārvades un glabāšanas infrastruktūrā, kas tiek uzskatīta par nozīmīgu Eiropas līmenī. Saskaņā ar Padomei iesniegto Komisijas dienestu darba dokumentu "Vajadzīgās investīcijas enerģētikas infrastruktūrā un to nepietiekamība", attiecībā uz Eiropas nozīmes projektiem pastāv risks, ka ieguldījumi aptuveni EUR 100 000 miljonu apmērā tā arī netiks veikti, jo pastāv šķēršļi saistībā ar atļauju piešķiršanu, regulējumu un finansējumu.

(23) Nākotnes energoinfrastruktūra ir jāizbūvē nekavējoties, turklāt ieguldījumu apjomi ir ievērojami palielinājušies, salīdzinot ar pagātnes tendencēm, tāpēc ir krasi jāmaina energoinfrastruktūras atbalsta modelis Savienības līmenī. Padome 2011. gada 28. februāra secinājumos atzina, ka enerģētikas koridori ir Eiropas prioritāte.

(24) Attiecībā uz enerģētikas nozari Eiropadome 2011. gada 4. februārī aicināja Komisiju racionalizēt un uzlabot atļauju piešķiršanas procedūras un veicināt tiesisku regulējumu, kas būtu pievilcīgs ieguldījumiem. Tā uzsvēra, ka liela daļa no ieguldījumiem infrastruktūrā būs jāsedz tirgus dalībniekiem, un izmaksas būs jāatgūst, piemērojot tarifus. Eiropadome atzina, ka projektiem, kas ir nepieciešami no apgādes drošības vai solidaritātes viedokļa, bet nevar piesaistīt finansējumu no tirgus, jāpiešķir publiskais finansējums. Tā turklāt uzsvēra, ka ir jāmodernizē un jāpaplašina Eiropas enerģētikas infrastruktūra un savstarpēji jāsavieno tīkli pāri robežām, lai veidotu solidaritāti starp dalībvalstīm, nodrošinātu alternatīvus piegāžu vai tranzīta maršrutus un energoavotus un panāktu, ka atjaunojamie energoresursu avoti sāk konkurēt ar tradicionālajiem avotiem. Tā uzsvēra, ka līdz 2014. gadam būtu jāpabeidz iekšējā enerģijas tirgus izveide, lai būtu iespējama brīva gāzes un elektroenerģijas plūsma, un ka pēc 2015. gada nevienai dalībvalstij vairs nevajadzētu būt izolētai no Eiropas gāzes un elektroenerģijas tīkliem vai piedzīvot, ka tās energoapgādes drošība ir apdraudēta piemērotu savienojumu trūkuma dēļ. Pirmajās divās gada darba programmās, kas tiks pieņemtas

▼B

saskaņā ar šo regulu, prioritārā kārtā būtu jāapsver kopīgu interešu projekti un ar tiem saistītas darbības, kuru mērķis ir novērst energoizolāciju un energonepietiekamību, lai pabeigtu iekšējo enerģijas tirgu.

(25) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā 347/2013 ([1]) noteiktas Eiropas energoinfrastruktūras prioritātes, kas jāīsteno līdz 2020. gadam, lai sasniegtu Savienības enerģētikas un klimata politikas mērķus, un paredzēti noteikumi, lai apzinātu kopīgu interešu projektus, kuri nepieciešami, lai īstenotu šīs prioritātes, izklāstīti pasākumi atļauju piešķiršanas, sabiedrības iesaistīšanas un regulējuma jomā, lai paātrinātu un/vai atvieglotu minēto projektu īstenošanu, tostarp noteikti kritēriji, saskaņā ar kuriem šādi projekti ir tiesīgi saņemt Savienības finansiālo palīdzību.

(26) Telekomunikācijas aizvien vairāk balstās uz interneta infrastruktūru, un platjoslas tīklu infrastruktūra stimulē digitālo pakalpojumu izmantošanu dažādās sabiedrības darbībās. Internets kļūst par dominējošo platformu saziņai, uzņēmējdarbībai, privātu un sabiedrisku pakalpojumu sniegšanai, kā arī sociālajai un kultūras kohēzijai. Turklāt mākoņdatošana un programmatūras pakalpojumu sniegšana gūst arvien plašāku izplatību informācijas tehnoloģiju jomā. Tāpēc viens no ekonomiskās izaugsmes un vienotā tirgus darbības priekšnosacījumiem ir visuresoša piekļuve ātrdarbīgam internetam un inovatīvu digitālo pakalpojumu pieejamība visā Eiropā.

(27) Moderni un ātri interneta tīkli ir nākotnei kritiski svarīga infrastruktūra, jo no tās atkarīgs, vai tiks nodrošināti pietiekami pieslēgumi tiem Eiropas uzņēmumiem, jo īpaši maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU), kas vēlas izmantot mākoņdatošanu, lai uzlabotu rentabilitāti. Lai izvairītos no infrastruktūras dublēšanas, novērstu privāto ieguldījumu pārvietošanu un sekmētu spēju radīt jaunas ieguldījumu iespējas, kā arī veicinātu izmaksu samazināšanas pasākumu īstenošanu, būtu jāveic darbības, lai uzlabotu koordināciju starp to Savienības atbalstu platjoslai, ko sniedz no EISI un no visiem citiem pieejamiem avotiem, tostarp izmantojot valstu platjoslas plānus.

(28) Stratēģijā "Eiropa 2020" aicināts īstenot Eiropas Digitalizācijas programmu, ar kuru izveidots stabils tiesiskais regulējums, lai stimulētu ieguldījumus atklātā un konkurētspējīgā ātrdarbīga interneta infrastruktūrā un saistītos pakalpojumos. Mērķim vajadzētu būt līdz 2020. gadam panākt, ka Eiropā ir pasaulē lielākais platjoslas ātrums, balstoties uz mūsdienīgām tehnoloģijām.

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

▼B

(29) Padome 2010. gada 31. maijā secināja, ka Savienībai būtu jāizmanto vajadzīgie resursi digitāla vienota tirgus attīstībai, kurš balstītos uz ātru un īpaši ātru internetu un sadarbspējīgām lietojumprogrammām, un atzina, ka novatorismam, patērētāju izvēlei un Savienības konkurētspējai būs nepieciešami efektīvi un uz konkurenci balstīti ieguldījumi nākamās paaudzes platjoslas tīklos un ka tas varētu nodrošināt labāku dzīves kvalitāti, piedāvājot uzlabotu veselības aprūpi, drošāku transportu, jaunas plašsaziņas līdzekļu iespējas un vienkāršāku piekļuvi precēm, pakalpojumiem un zināšanām, jo īpaši pāri robežām.

(30) Privātajam sektoram būtu jāuzņemas vadoša loma platjoslas tīklu izvēršanā un modernizēšanā, kas būtu jāatbalsta ar konkurētspējīgu un ieguldījumiem draudzīgu regulējumu. Ja privātā sektora ieguldījumi ir nepietiekami, dalībvalstīm būtu jāveic vajadzīgie centieni, lai sasniegtu Digitalizācijas programmas mērķus. Publiskā finansiālā palīdzība platjoslas pakalpojumu jomā būtu jāpiešķir tikai finanšu instrumentiem, kas paredzēti programmām vai ar konkrētām iniciatīvām saistītiem projektiem, kurus nevar finansēt tikai ar privātā sektora līdzekļiem, kas jāapstiprina *ex-ante* izvērtējumā, kurā apzinātas tirgus nepilnības vai neapmierinošs stāvoklis ieguldījumu jomā.

(31) Tāpēc saskaņā ar tehnoloģiskās neitralitātes principu ir īpaši svarīgi stimulēt ātru un īpaši ātru platjoslas tīklu izveidi visā Savienībā un veicināt Eiropas mēroga digitālu pakalpojumu attīstību un ieviešanu. Publiski ieguldījumi ar finanšu instrumentu starpniecību ātros un īpaši ātros platjoslas tīklos nedrīkst kropļot tirgus vai radīt šķēršļus ieguldīšanai. Tos būtu jāizmanto, lai piesaistītu privātos ieguldījumus un tikai tādos gadījumos, ja nav komerciālas intereses ieguldīt.

(32) Ir nepieciešamas vairākas īstenošanas metodes, kam savukārt vajadzīgas atšķirīgas finansēšanas likmes un dažādi finanšu instrumenti, lai kāpinātu Savienības finansiālās palīdzības lietderību un ietekmi, sekmētu privātā sektora ieguldījumus un ņemtu vērā atsevišķu projektu specifiskās vajadzības.

(33) Regulā par pamatnostādnēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā tiks noteikti kritēriji, saskaņā ar kuriem kopīgu interešu projektus varēs finansiāli atbalstīt saskaņā ar šo regulu.

(34) Pētniecības un inovāciju pamatprogramma "Apvārsnis 2020" ([1]) pievērsīsies, *inter alia*, sabiedrisku problēmu risināšanai (piemēram, vieds, videi nekaitīgs, pieejams un integrēts transports, droša, tīra un efektīva enerģija, informācijas un komunikāciju tehnoloģiju izmantošana veselības aizsardzībā, pārvaldībā un ilgtspējīgā attīstībā), lai nepastarpināti risinātu stratēģijā "Eiropa 2020" apzinātās problēmas, atbalstot pasākumus, kas aptver visu

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1291/2013 (2013. gada 11. decembrim), ar ko izveido Pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis 2020" (2014.–2020. gads) un atceļ Lēmumu Nr. 1982/2006/EK (OV L 347, 20.12.2013., 104. lpp).

▼B

ciklu, sākot ar pētniecību un beidzot ar tirgu. "Apvārsnis 2020" nodrošinās atbalstu visos inovācijas ķēdes posmos, īpaši pasākumiem, kas ciešāk saistīti ar tirgu, tostarp inovatīvus finanšu instrumentus. Lai nodrošinātu, ka Savienības finansējumam ir lielāka ietekme, un lai nodrošinātu saskaņotību, EISI veidos ciešu sinerģiju ar "Apvārsni 2020".

(35) Komisija 2010. gada 20. jūlija paziņojumā "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam" noteica politikas darbību sistēmu attiecībā uz drošu infrastruktūru kā vienu no galvenajiem elementiem, lai līdz 2020. gadam par 50 % samazinātu ceļu satiksmes negadījumos cietušo vai bojāgājušo skaitu. Tāpēc EISI būtu jānodrošina, ka Savienības finansējuma pieprasījumi ir saskaņā ar drošības prasībām, ieteikumiem un mērķiem, kas noteikti visos attiecīgajos Savienības tiesību aktos par ceļu drošību. EISI rezultātu novērtēšanā būtu jāņem vērā ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās Savienības valstu autoceļu tīklā.

(36) Savienība un vairums tās dalībvalstu ir pievienojušās Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijai par personu ar invaliditāti tiesībām, un pārējās dalībvalstīs pašlaik notiek konvencijas ratifikācija. Īstenojot attiecīgos projektus, projekta specifikācijā ir svarīgi ņemt vērā personu ar invaliditāti piekļuves iespējas, kā minēts konvencijā.

(37) Lai gan lielu daļu ieguldījumu saskaņā ar stratēģiju "Eiropa 2020" var nodrošināt tirgus un regulatīvie pasākumi, finansējuma piesaistei var būt nepieciešama publiskā sektora darbības un Savienības atbalsts dotāciju un inovatīvu finanšu instrumentu veidā.

(38) Lai optimizētu Savienības budžeta izmantojumu, dotācijas būtu jāpiešķir tiem projektiem, kas saņem nepietiekamu finansējumu no privātā sektora.

(39) Dzelzceļa projektus nebūtu jāizslēdz no dotācijām saskaņā ar šo regulu tāpēc, ka tie rada ienākumus no obligātām maksām saskaņā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES ([1]).

(40) Fiskālie pasākumi daudzās dalībvalstīs liks vai jau liek publiskā sektora iestādēm pārvērtēt ieguldījumiem infrastruktūrā veltītās programmas. Šajā sakarā PPP tiek uzskatītas par lietderīgu līdzekli, kā īstenot infrastruktūras projektus, nodrošinot, ka tiek sasniegti politikas mērķi, piemēram, cīņā ar klimata pārmaiņām, veicināt alternatīvu enerģijas avotu izmantošanu un energoefektivitāti un resursefektivitāti, un atbalstīt ilgtspējīgu transportu

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

▼B

un izveidot platjoslas tīklus. Komisija 2009. gada 19. novembra paziņojumā "Privātā un publiskā sektora ieguldījumu mobilizēšana ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālo pārmaiņu nodrošināšanai: publiskā un privātā sektora partnerību veidošana" apņēmās uzlabot PPP piekļuvi finansējumam, paplašinot esošo finanšu instrumentu darbības jomu.

(41) Komisija 2010. gada 19. oktobra paziņojumā "ES budžeta pārskatīšana" uzsvēra, ka kā prasību projektiem ar ilgtermiņa komerciālu potenciālu vajadzētu noteikt, ka Savienības līdzekļus izmanto partnerībā ar finanšu un banku sektoru, īpaši Eiropas Investīciju banku un dalībvalstu publiskajām finanšu iestādēm, taču sadarbojoties arī ar citām starptautiskām finanšu iestādēm un privāto finanšu sektoru, tostarp valstu un reģionu līmenī.

(42) Finanšu instrumenti būtu jāizmanto specifisku tirgus vajadzību apmierināšanai, darbībām, kurām ir nepārprotama Eiropas pievienotā vērtība un kuras ir saskaņā ar EISI mērķiem, un ar tiem nebūtu jāizspiež no tirgus privātais finansējums. Tiem būtu jāpalielina Savienības budžeta izdevumu sviras efekts un jākāpina daudzkāršošanas efekts privātā sektora finansējuma piesaistīšanas ziņā. Tas ir īpaši svarīgi sakarā ar grūtībām saņemt kredītus un publisko finanšu ierobežojumiem un ievērojot nepieciešamību atbalstīt Eiropas ekonomikas atlabšanu. Pirms Komisija pieņem lēmumu izmantot finanšu instrumentus, tai būtu jāveic attiecīgā instrumenta *ex-ante* izvērtējums, kā prasīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012 ([1]).

(43) Stratēģijā "Eiropa 2020" Komisija apņēmās Savienības finanšu instrumentus izmantot kā daļu no saskaņotas finansēšanas stratēģijas, kura apvieno Savienības un valstu publisko un privāto finansējumu infrastruktūrai. Pamatā ir doma, ka daudzos gadījumos neapmierinošu stāvokli ieguldījumu jomā un tirgus nepilnības var efektīvāk novērst ar finanšu instrumentiem, nevis dotācijām.

(44) Ar EISI būtu jāparedz finanšu instrumenti, lai veicinātu privātā sektora ieguldītāju un finanšu iestāžu vērā ņemamu piedalīšanos ieguldījumos infrastruktūrā. Lai finanšu instrumenti būtu pietiekami pievilcīgi privātajam sektoram, tie būtu ne tikai jāveido un jāievieš, pienācīgi ņemot vērā vienkāršošanu un administratīvā sloga samazināšanu, bet arī tā, lai tie spētu elastīgi reaģēt uz apzinātām vajadzībām pēc finansējuma. Veidojot minētos instrumentus, būtu jāņem vērā pieredze, kas gūta, ieviešot finanšu instrumentus DFS (2007.–2013. gads), piemēram, aizdevumu garantiju instrumentu TEN-T projektiem (LGTT), riska dalīšanas finanšu mehānismu (RSFF), 2020. gada Eiropas Fondu enerģētikai, klimata pārmaiņām un infrastruktūrai (fonds "Marguerite") un "Eiropa 2020" projektu obligāciju iniciatīvu.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) Nr. 966/2012 (2012. gada 25. oktobris) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK, Euratom) Nr. 1605/2002 (OV L 298, 26.10.2012. 1. lpp.).

▼B

(45) Būtu jāizpēta inovatīvu finanšu instrumentu, piemēram, projektu obligāciju, potenciālā spēja atbalstīt finansējumu transporta infrastruktūrai ar Eiropas pievienoto vērtību, ņemot vērā *ex-ante* izvērtējumu rezultātus un citus attiecīgus novērtējumus, jo īpaši "Eiropa 2020" projektu obligāciju iniciatīvas 2015. gada neatkarīgo novērtējumu.

(46) Lai optimizētu EISI piešķirto budžeta līdzekļu izlietojumu, Komisijai būtu jānodrošina, ka visi finanšu instrumenti, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 680/2007 ([1]), un riska dalīšanas instrumentu projektu obligācijām, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1639/2006/EK ([2]), tiek turpinātas ar šajā regulā paredzētajiem parāda un kapitāla finanšu instrumentiem, ar kuriem tie tiek aizstāti, pamatojoties uz *ex-ante* izvērtējumu, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

(47) Izvēloties visefektīvāko finansiālās palīdzības veidu, būtu pienācīgi jāņem vērā atbilstīgo projektu nozares īpatnības un konkrētajam projektam raksturīgās īpatnības. Lai varētu visefektīvāk izmantot Savienības budžetu un uzlabotu Savienības finansiālās palīdzības daudzkāršošanas efektu, enerģētikas nozarē, kad vien iespējams un ņemot vērā atsaucību tirgū, Komisijai būtu jācenšas attiecīgā gadījumā prioritārā kārtā izmantot finanšu instrumentus, vienlaikus ievērojot šajā Regulā noteiktās finanšu instrumentu izmantošanas robežvērtības. Enerģētikas jomas projektu virzītāji būtu jāmudina pirms pieteikšanās uz dotācijām izskatīt iespējas izmantot finanšu instrumentu. Šajā sakarā Komisijai būtu pienācīgi jāatbalsta pēc iespējas plašāka finanšu instrumentu izmantošana.

(48) Kopīgu interešu projektiem elektroenerģijas, gāzes un oglekļa dioksīda jomā vajadzētu būt tiesīgiem saņemt Savienības finansiālo palīdzību dotāciju vai inovatīvu finanšu instrumentu veidā, kas paredzēts pētījumiem un – ar konkrētiem nosacījumiem – arī darbiem. Tas dos iespēju sniegt pielāgotu atbalstu tiem kopīgu interešu projektiem, kurus nevar īstenot pašreizējā regulējumā un tirgus apstākļos. Enerģētikas jomā ir svarīgi izvairīties no konkurences izkropļojumiem, jo īpaši starp projektiem, kas palīdz nodrošināt viena un tā paša Savienības prioritārā koridora izveidi. Šādai finansiālajai palīdzībai būtu jānodrošina vajadzīgā sinerģija ar Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem, no kuriem finansēs vietējas vai reģionālas nozīmes viedos energosadales tīklus. Uz ieguldījumiem kopīgu interešu projektos attiecas trīspakāpju prioritāra secība. Pirmkārt, prioritātei ieguldīt vajadzētu būt tirgum. Otrkārt, ja tirgus dalībnieki ieguldījumus neveic, būtu jāizskata regulatīvie risinājumi, vajadzības gadījumā jāpielāgo

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 680/2007 (2007. gada 20. jūnijs), ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā (OV L 162, 22.6.2007., 1. lpp.).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1639/2006/EK (2006. gada 24. oktobris), ar ko izveido konkurētspējas un inovāciju pamatprogrammu (2007. līdz 2013. gads) (OV L 310, 9.11.2006., 15. lpp.).

▼B

attiecīgais regulējums un jānodrošina attiecīgā regulējuma pareiza piemērošana. Treškārt, ja ar pirmajiem diviem posmiem nepietiek, lai nodrošinātu vajadzīgos ieguldījumus kopīgu interešu projektos, Savienības finansiālo palīdzību varētu piešķirt tad, ja kopīgu interešu projekts atbilst piemērojamiem atbilstības kritērijiem.

(49) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. pantu visi kopīgu interešu projekti, kas ietilpst minētās regulas II pielikuma 1., 2. un 4. punktā minētajās kategorijās, ir tiesīgi saņemt Savienības finansiālo palīdzību dotāciju veidā pētījumiem un finanšu instrumentu veidā. Dotācijas darbiem var piešķirt darbībām, ar kurām tiek sniegts ieguldījums tādos kopīgu interešu projektos, kas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. pantu jo īpaši rada nozīmīgas pozitīvas papildu sekas un nav komerciāli dzīvotspējīgi, kā liecina projekta uzņēmējdarbības plāns un citi izvērtējumi, jo īpaši tie, ko veikuši iespējamie ieguldītāji, kreditori vai valsts regulatīvās iestādes.

(50) Lai veicinātu to saņēmēju diversifikāciju nozaru griezumā, kas saņem atbalstu ar finanšu instrumentiem, un lai sekmētu pakāpenisku ģeogrāfisku diversifikāciju dalībvalstīs, turklāt īpaši attiecībā uz dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda atbalstu, Komisijai partnerībā ar Eiropas Investīciju Banku, izmantojot kopīgas iniciatīvas, piemēram, Eiropas PPP konsultāciju centru (EPEC) un Kopējo palīdzību projektu sagatavošanai Eiropas reģionos (Jaspers), būtu jāpalīdz dalībvalstīm sagatavot piemērotas iestrādes projektiem, kuru finansēšanu varētu apsvērt.

(51) Saskaņā ar šo regulu finanšu instrumentiem būtu jāatspoguļo noteikumi, kas paredzēti Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012un Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 1268/2012 ([1]), un tiem būtu jāatbilst finanšu instrumentiem piemērojamiem paraugprakses noteikumiem.

(52) Attiecībā uz finanšu instrumentu nosacījumiem, darba programmas varētu būt jāpapildina ar papildu prasībām, piemēram, lai nodrošinātu konkurenci tirgos, ņemot vērā Savienības rīcībpolitiku attīstību, tehnoloģiju attīstību un citus potenciāli nozīmīgus faktorus.

(53) Ar EISI nodrošinātā atbalsta daudzgadu plānošana būtu jāvērš uz to, lai atbalstītu Savienības prioritātes, nodrošinot vajadzīgo finanšu līdzekļu pieejamību un Savienības un dalībvalstu kopīgās rīcības saskaņotību, pārredzamību un nepārtrauktību. Priekšlikumiem, kas iesniegti pēc tam, kad īstenota pirmā daudzgadu darba programma transporta jomā, izmaksu attiecināmības laikposmam būtu jāsākas 2014. gada 1. janvārī, lai nodrošinātu to projektu nepārtrauktību, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 680/2007.

([1]) Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 1268/2012 (2012. gada 29. oktobris) par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, piemērošanas noteikumiem (OV L 326, 31.12.2012., 1. lpp.).

▼B

(54) Tā kā dažu infrastruktūras projektu realizēšanai nepieciešams nozīmīgs budžets, būtu jāparedz iespēja, ka budžeta saistības, kas attiecas uz finansiālo palīdzību dažām darbībām, var sadalīt ikgadējos maksājumos.

(55) Ņemot vērā Savienības līmenī pieejamos resursus, ir jākoncentrējas uz projektiem ar lielāko Eiropas pievienoto vērtību, lai panāktu vēlamo ietekmi. Tāpēc atbalsts būtu galvenokārt jāpiešķir pamattīklam un kopīgu interešu projektiem satiksmes vadības sistēmu jomā, jo īpaši gaisa satiksmes pārvaldības sistēmām, kas izriet no jaunās paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (SESAR sistēma) un kam nepieciešami Savienības budžeta līdzekļi aptuveni EUR 3 000 miljonu apjomā, kā arī inteliģenta transporta sistēma (ITS), kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmas (VTMIS), upju informācijas pakalpojumi (RIS) un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS). Enerģētikas nozarē finansiālā palīdzība būtu jākoncentrē uz to, lai pabeigtu iekšējā enerģijas tirgus izveidi, panāktu apgādes drošību, veicinātu ilgtspēju, *inter alia* nodrošinot no atjaunojamiem avotiem iegūtās elektroenerģijas pārvadi no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām, un piesaistītu publiskos un privātos ieguldījumus. Telekomunikāciju nozarē finansiālā palīdzība būtu jāvērš galvenokārt uz projektiem, kas radīs pieprasījumu pēc platjoslas pakalpojumiem, tostarp uz Eiropas digitālo pakalpojumu infrastruktūras izveidi, kam savukārt būtu jāstimulē ieguldījumi platjoslas tīkla ieviešanā.

(56) Enerģētikas nozarē paredzētais budžets būtu prioritārā kārtā jāpiešķir finanšu instrumentu veidā, ņemot vērā atsaucību tirgū. Kopīgu interešu projektiem telekomunikāciju nozarē vajadzētu būt tiesīgiem saņemt Savienības finansiālo atbalstu dotāciju veidā un izmantojot pakalpojumu platformu iepirkumus, vispārējus pakalpojumus un horizontālas darbības. Darbībām platjoslas sakaru ieviešanā, tostarp darbībām, kas rada pieprasījumu pēc platjoslas pakalpojumiem, vajadzētu būt tiesīgām uz Savienības finansiālo atbalstu finanšu instrumentu veidā.

(57) Kā liecina analīze, kas veikta ietekmes izvērtējumā saistībā ar Regulu (ES) Nr. 347/2013, tiek lēsts, ka tādu kopīgu interešu projektu skaits, kuri visvairāk sekmē stratēģisko energoinfrastruktūras prioritāro koridoru un jomu īstenošanu, ir apmēram 100 elektroenerģijas jomā un 50 – gāzes jomā. Turklāt, ņemot vērā paredzamo elektroenerģijas pārsvaru Eiropas enerģijas sistēmā nākamo divdesmit gadu laikā, tiek lēsts, ka palīdzībai kopīgu interešu projektiem elektroenerģijas jomā vajadzēs lielāko daļu no EISI finansējuma, kas paredzēts enerģētikai. Atzīmējot, ka šī aplēse varētu mainīties, kad būs pieejams vairāk informācijas, un ņemot vērā to, ka ir jānodrošina, lai tiktu ievērota Regula (ES) Nr. 347/2013, Komisijai būtu jāvelta pienācīga uzmanība

▼B

elektroenerģijas projektiem, lai laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam minētajiem projektiem darītu pieejamu lielāko daļu finansiālās palīdzības, ņemot vērā ierosināto darbību atsaucību tirgū, kvalitāti un gatavības pakāpi, kā arī finansējuma prasības. Šis mērķis neskar pieejamā finansējuma iespējamu novirzīšanu energētikas projektiem.

(58) Komisijai būtu jāveic starpposma un *ex-post* novērtējumi un par tiem jāinformē Eiropas Parlaments, Padome, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Reģionu komiteja, lai izvērtētu finansējuma efektivitāti un lietderību un to, kā tas ietekmē EISI vispārīgo mērķu un stratēģijas "Eiropa 2020" prioritāšu sasniegšanu. Komisijai būtu jāpublisko informācija par konkrētiem EISI projektiem. Minētā informācija ik gadu būtu jāatjaunina.

(59) Ciktāl tas attiecas uz transportu un enerģētiku, pamatojoties uz nozarēm specifiskajām pamatnostādnēm, kas izklāstītas Regulā (ES) Nr. 1315/2013 un Regulā (ES) Nr. 347/2013, ir sagatavoti saraksti ar projektiem un prioritārajiem koridoriem un jomām, kam būtu jāpiemēro šī regula, un šie saraksti būtu jāiekļauj šīs regulas pielikumā. Ciktāl tas attiecas uz transportu, lai ņemtu vērā iespējamas izmaiņas politikas prioritātēs un tehniskajās iespējās, kā arī satiksmes plūsmās, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu attiecībā uz grozījumu pieņemšanu I pielikuma I daļā un attiecībā uz darba programmās iekļaujamo finansējuma prioritāšu norādīšanu darbībām, kam saskaņā ar 7. panta 2. punktu ir tiesības uz atbalstu.

(60) Lai ņemtu vērā faktisko finansējuma pieprasījuma līmeni konkrētajiem transporta mērķiem un ieviestu praksē starpposma novērtējuma secinājumus, ja izrādās nepieciešams par vairāk nekā 5 procentu punktiem mainīt piešķīrumu kādam konkrētam transporta mērķim, kas noteikts šīs regulas I pielikuma VI daļā, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai grozītu indikatīvo procentuālo daļu katram konkrētajam transporta mērķim. Indikatīvais piešķīrums konkrētiem transporta mērķiem neliedz no Kohēzijas fonda pārvietotos EUR 11 305 500 000 pilnībā izlietot projektiem, ar kuriem īsteno pamattīklu, vai projektiem un horizontālajām prioritātēm, kas noteikti šīs regulas I pielikuma I daļā.

(61) Lai ņemtu vērā EISI īstenošanā, tostarp starpposma novērtēšanā, gūtos secinājumus, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai grozītu sarakstu ar vispārējām ievirzēm, kuras jāņem vērā, nosakot piešķiršanas kritērijus.

▼B

(62) Pieņemot deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu, ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

(63) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz daudzgadu un gada darba programmām. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([1]).

(64) Visā izdevumu ciklā būtu jāaizsargā Savienības finanšu intereses ar samērīgiem pasākumiem, tostarp pārkāpumu novēršanu, konstatēšanu un izmeklēšanu, zaudēto, nepareizi izmaksāto vai nepareizi izlietoto līdzekļu atgūšanu un attiecīgā gadījumā piemērojot sankcijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012. Eiropas Parlaments būtu jāinformē par visiem šādiem pasākumiem.

(65) Lai nodrošinātu plašu un godīgu konkurenci attiecībā uz projektiem, ko finansē no EISI fondiem, līguma formai vajadzētu būt saskaņotai ar projekta mērķiem un apstākļiem. Līguma noteikumi būtu jāizstrādā tā, lai taisnīgi sadalītu ar līgumu saistītos riskus, pēc iespējas palielinātu rentabilitāti un panāktu to, lai līgums tiktu īstenots ar optimālu efektivitāti. Šis princips būtu jāpiemēro neatkarīgi no tā, vai izmanto valsts vai starptautiska līguma paraugu.

(66) Dažiem kopīgu interešu infrastruktūras projektiem varētu būt jāveido savienojumi ar kaimiņvalstīm, pirmspievienošanās valstīm un citām trešām valstīm, un jāšķērso tās. EISI būtu jāpiedāvā vienkāršoti līdzekļi minētās infrastruktūras sasaistīšanai un finansēšanai, lai nodrošinātu konsekvenci starp Savienības budžeta iekšējiem un ārējiem instrumentiem.

(67) Ja trešās valstis un vienības, kuras veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, piedalās darbībās, kas sniedz ieguldījumu kopīgu interešu projektos, dotācijas var piešķirt tikai tad, ja nav ticams, ka darbību adekvāti atbalstīs ar citiem finansiālas palīdzības veidiem no EISI vai citām Savienības programmām.

(68) Vispārējo ievirzi, uz kuras pamata Komisijai jāņem vērā šīs regulas I pielikuma V daļā izklāstīto sociālo ietekmi un ietekmi uz klimatu un vidi nebūtu jāpiemēro enerģētikas jomā saskaņā ar pieeju, kas izmantota Regulas (ES) Nr. 347/2013 4. panta 4. punktā.

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

▼B

(69) Telekomunikāciju nozarē vispārējo ievirzi attiecībā uz to, vai ņemt vērā Savienības atbalsta stimulējošo ietekmi uz publiskajiem un privātajiem ieguldījumiem būtu jāpiemēro tikai tādai digitālo pakalpojumu infrastruktūrai, kuras mērķis ir rosināt papildu ieguldījumus.

(70) Vispārējo ievirzi attiecībā uz to, vai ņemt vērā pārrobežu aspektus nebūtu jāpiemēro platjoslas pakalpojumiem, jo visi ieguldījumi platjoslas infrastruktūrā, tostarp tie, kas notiek dalībvalstu iekšienē, uzlabos Eiropas telekomunikāciju tīklu savienojumus.

(71) Eiropas Brīvās Tirdzniecības Apvienības (EBTA) valstu, kuras ir Līguma par Eiropas Ekonomikas Zonu (EEZ līgums) puses, dalībai EISI būtu jāsaskan ar EEZ līgumā izklāstītajiem nosacījumiem. Šajā nolūkā katra nozare, uz kuru attiecas šī regula, būtu jāuzskata par atsevišķu programmu. EBTA valstu dalība EISI būtu jāparedz jo īpaši telekomunikāciju nozarē.

(72) Ciktāl tas attiecas uz transportu, trešās valstīs īstenota kopīgu interešu projekta atbilstībai saskaņā ar šo regulu būtu jāpiemēro indikatīvās kartes, kas sniegtas Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III pielikumā. Kopīgu interešu projektiem, ko īsteno trešās valstīs, kurām minētajā regulā nav indikatīvu karšu, vajadzētu būt atbilstīgiem, ja pastāv savstarpēja sadarbība ar mērķi vienoties par šādām indikatīvām kartēm.

(73) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, Eiropas komunikāciju tīklu koordinēšanu, attīstīšanu un finansēšanu, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā vajadzību koordinēt minētos mērķus, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(74) Līdz ar to skaidrības labad būtu jāatceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 680/2007 un Regula (EK) Nr. 67/2010 ([1]).

(75) Šai regulai būtu jāstājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, lai varētu savlaicīgi pieņemt deleģētos un īstenošanas aktus, kas paredzēti šajā regulā,

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 67/2010 (2009. gada 30. novembris), ar ko paredz vispārējus noteikumus Kopienas finansiāla atbalsta piešķiršanai Eiropas komunikāciju tīklu jomā (OV L 27, 30.1.2010., 20. lpp.).

▼B

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I SADAĻA

KOPĪGI NOTEIKUMI

1 NODAĻA

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu ("EISI"), kurā ir paredzēti nosacījumi, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo palīdzību Eiropas komunikāciju tīkliem, lai atbalstītu kopīgu interešu projektus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē un izmantotu starp minētajām nozarēm iespējamās sinerģijas. Ar to tiek noteikts arī to resursu sadalījums, kurus dara pieejamus saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu 2014.-2020. gadam.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "kopīgu interešu projekts" ir projekts, kas minēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013, vai Regulā (ES) Nr. 347/2013 vai regulā par pamatnostādnēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā;

2) "pārrobežu posms" transporta nozarē ir posms, kas nodrošina kopīgu interešu projekta nepārtrauktību starp tuvākajiem pilsētas mezgliem divu dalībvalstu vai dalībvalsts un kaimiņvalsts robežas abās pusēs;

3) "kaimiņvalsts" ir valsts, uz ko attiecas Eiropas kaimiņattiecību politika, tostarp stratēģiskā partnerība, paplašināšanās politika, un Eiropas Ekonomikas zona vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija;

4) "trešā valsts" ir jebkura kaimiņvalsts un jebkura cita valsts, ar kuru Savienība var sadarboties, lai sasniegtu šajā regulā izvirzītos mērķus;

5) "darbi" ir komponentu, sistēmu un pakalpojumu, tostarp programmatūras, iegāde, piegāde un ieviešana, izstrādes, būvniecības un uzstādīšanas darbības saistībā ar projektu, iekārtu pieņemšana un projekta sākšana;

▼B

6) "pētījumi" ir darbības, kas nepieciešamas, lai sagatavotu projekta īstenošanu, piemēram, sagatavošanās, kartēšanas, priekšizpētes, novērtējuma, testēšanas un validācijas pētījumi, tostarp programmatūras veidā, un citi tehniskā atbalsta pasākumi, tostarp priekšdarbi, kuri vajadzīgi, lai definētu un izstrādātu projektu un pieņemtu lēmumu par tā finansēšanu, piemēram, izpētes darbi attiecīgajos objektos un finansējuma paketes sagatavošana;

7) "programmas atbalsta darbības" EISI līmenī ir visi papildpasākumi, kas vajadzīgi, lai to īstenotu un lai īstenotu pamatnostādnes atsevišķām nozarēm, piemēram, pakalpojumi – jo īpaši tehniskā palīdzības sniegšana, tostarp palīdzība finanšu instrumentu izmantošanā –, kā arī sagatavošanās, priekšizpētes, koordinācijas, pārraudzības, ar ieinteresētajām personām organizētu konsultāciju, kontroles, revīzijas un novērtēšanas darbības, kas ir tieši nepieciešamas EISI pārvaldībai un tā mērķu sasniegšanai. Programmas atbalsta darbības jo īpaši aptver pētījumus, sanāksmes, infrastruktūras kartēšanu, informāciju, izplatīšanas, saziņas un informētības vairošanas darbības, izdevumus saistībā ar IT rīkiem un tīkliem, kas paredzēti informācijas apmaiņai par EISI, un visus citus tehniskā un administratīvā atbalsta izdevumus, kas radušies Komisijai un var būt nepieciešami EISI pārvaldībai vai atsevišķu nozaru pamatnostādņu īstenošanai; Programmas atbalsta darbības aptver arī darbības, kas vajadzīgas, lai vienkāršotu kopīgu interešu projektu sagatavošanu jo īpaši tajās dalībvalstīs, kas ir tiesīgas uz finansējumu no Kohēzijas fonda nolūkā saņemt finansējumu saskaņā ar šo regulu vai finanšu tirgū. Programmas atbalsta darbības vajadzības gadījumā aptver arī izmaksas, kas radušās izpildaģentūrai, kurai Komisija ir uzticējusi īstenot konkrētas EISI daļas ("izpildaģentūra");

8) "darbība" ir jebkura darbība, kas ir apzināta kā finansiāli un tehniski neatkarīga darbība, kas ir ierobežota laikā un kas ir nepieciešama kopīgu interešu projekta īstenošanai;

9) jēdzienam "atbilstīgās izmaksas" ir tāda pati nozīme, kā Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012;

10) "saņēmējs" ir dalībvalsts, starptautiska organizācija vai publiskā vai privātā sektora uzņēmums vai struktūra, kas saskaņā ar šo regulu ir izraudzīta Savienības finansiālās palīdzības saņemšanai, un ievērojot kārtību, kāda noteikta attiecīgajā 17. pantā minētajā darba programmā;

11) "īstenošanas struktūra" ir publiskā vai privātā sektora uzņēmums vai struktūra, kuru saņēmējs, ja tas ir dalībvalsts vai starptautiska organizācija, ir iecēlis attiecīgās darbības īstenošanai. Par šādu iecelšanu lēmumu pieņem saņēmējs uz savu atbildību un, ja nepieciešams piešķirt iepirkuma līgumu, ievērojot piemērojamos Savienības un valsts noteikumus par publisko iepirkumu;

12) "visaptverošais tīkls" ir transporta infrastruktūra, kas identificēta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu;

▼B

13) "pamattīkls" ir transporta infrastruktūra, kas identificēta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu;

14) "pamattīkla koridori" ir instruments, lai atvieglinātu pamattīkla koridoru koordinētu īstenošanu, kā paredzēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 IV nodaļā un kā uzskatīti šīs regulas I pielikuma I daļā;

15) "problemātiskais posms" transporta nozarē ir fizisks, tehnisks vai funkcionāls ierobežojums, kas pārtrauc sistēmas darbību, ietekmējot tālsatiksmes vai pārrobežu plūsmu nepārtrauktību, un kuru var pārvarēt, radot jaunu vai ievērojami modernizējot esošo infrastruktūru, kas varētu radīt ievērojamus uzlabojumus, atrisinot problemātisko posmu radītos ierobežojumus;

16) "prioritāte" ir jebkuri prioritārie elektroenerģijas koridori, prioritārie gāzes koridori vai prioritārās tematiskās jomas, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 347/2013;

17) "telemātikas lietojumprogrammas" ir lietojumprogrammas, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 1315/2013;

18) "energoinfrastruktūra" ir infrastruktūra, kas definēta Regulā (ES) Nr. 347/2013;

19) "nozaru savstarpējā sinerģija" ir tāda līdzīgu vai papildinošu darbību esamība vismaz divās no transporta, enerģētikas un telekomunikāciju nozarēs, kas var optimizēt izmaksas vai rezultātus, apvienojot finanšu, tehniskos vai cilvēku resursus;

20) "izolēts tīkls" ir dalībvalsts dzelzceļa tīkls vai tā daļa, kā definēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013.

3. pants

Vispārējie mērķi

EISI dod iespēju sagatavot un īstenot kopīgu interešu projektus saskaņā ar Eiropas komunikāciju tīklu politiku transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē. EISI jo īpaši atbalsta tādu kopīgu interešu projektu īstenošanu, kuru mērķis ir jaunu infrastruktūru un pakalpojumu attīstīšana un būve vai esošo infrastruktūru un pakalpojumu modernizēšana transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēs. Tajā prioritāte tiek dota trūkstošajiem posmiem transporta nozarē. EISI sniedz arī ieguldījumu, lai atbalstītu projektus, kuri nodrošina Eiropas pievienoto vērtību un lielas priekšrocības sabiedrībai, bet kuri nesaņem adekvātu finansējumu tirgū. Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēm izvirza šādus vispārējos mērķus:

a) saskaņā ar stratēģiju "Eiropa 2020" dot ieguldījumu gudrā, ilgtspējīgā un iekļaujošā izaugsmē, izveidojot modernus un efektīvus Eiropas tīklus, kuros ir ņemtas vērā nākotnē paredzamās satiksmes plūsmas, tādējādi nodrošinot labumu visai Savienībai, proti, uzlabojot tās konkurētspēju pasaules tirgū un ekonomisko, sociālo

▼B

un teritoriālo kohēziju iekšējā tirgū un ar finanšu instrumentiem un Savienības tiešo atbalstu radot privātā, publiskā vai publiskā un privātā sektora ieguldījumiem labvēlīgākus apstākļus, kuros projekti varētu gūt labumu no šādu instrumentu kombinācijas un no pienācīgas nozaru savstarpējās sinerģijas izmantošanas.

To, kā izdodas sasniegt šo mērķi, vērtē pēc tā, cik lieli ir privātā, publiskā sektora vai publiskās un privātās partnerības ieguldījumi kopīgu interešu projektos un it īpaši pēc tā, cik lieli privātā sektora ieguldījumi kopīgu interešu projektos ir panākti, saskaņā ar šo regulu izmantojot finanšu instrumentus. Īpaša uzmanība tiek pievērsta publiskā sektora ieguldījumu efektīvai izmantošanai;

b) dot iespēju Savienībai sasniegt izvirzītos ilgtspējīgas attīstības mērķus, tostarp līdz 2020. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 20 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, par 20 % palielināt energoefektivitāti un līdz 20 % palielināt atjaunojamās enerģijas īpatsvaru energoavotu struktūrā, tādējādi sniedzot ieguldījumu Savienības vidējā termiņa un ilgtermiņa mērķos no dekarbonizācijas viedokļa, vienlaikus nodrošinot lielāku dalībvalstu solidaritāti.

4. pants

Nozarēm specifiski mērķi

1. Neskarot 3. pantā izklāstītos vispārīgos mērķus, EISI sekmē šā panta 2., 3. un 4. punktā minēto nozarēm specifisku mērķu sasniegšanu.

2. Transporta nozarē EISI atbalsta kopīgu interešu projektus, kas definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 7. panta 2. punktā, un ar ko tiecas sasniegt turpmāk izklāstītos mērķus, kā precizēts minētās Regulas 4. pantā:

a) novērst problemātiskos posmus, uzlabot dzelzceļa savstarpējo izmantojamību, veidot savienojumus trūkstošajos posmos un, jo īpaši, uzlabot pārrobežu posmus. Šā mērķa sasniegšanu vērtē pēc:

i) jaunu vai uzlabotu pārrobežu savienojumu skaita;

ii) tādu dzelzceļa līnijas kilometru skaita, kas ir piemēroti Eiropas nominālā sliežu platuma standartam un aprīkoti ar ERTMS;

iii) novērstu problemātisko posmu un uzlabotas jaudas posmu skaita visu transporta veidu maršrutos, kas saņēmuši EISI finansējumu;

iv) iekšējo ūdensceļu tīkla garuma dalījumā pa klasēm Savienībā, un

v) tāda dzelzceļa tīkla garuma Savienībā, kas modernizēts saskaņā ar prasībām, kuras ir izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1315/2013 39. panta 2. punktā;

▼B

b) nodrošināt ilgtspējīgas un efektīvas transporta sistēmas ilgtermiņā, lai sagatavotos nākotnē gaidāmajām transporta plūsmām un lai visiem transporta veidiem radītu dekarbonizācijas iespēju, pārejot uz inovatīvām, energoefektīvām transporta tehnoloģijām ar zemu oglekļa emisiju līmeni, vienlaikus uzlabojot drošību. Šā mērķa sasniegšanu vērtē pēc:

i) tādu alternatīvu degvielu piegādes punktu skaita, kuri paredzēti transportlīdzekļiem, kas izmanto TEN-T autoceļu pamattīklu Savienībā;

ii) tādu iekšējo un jūras ostu skaita TEN-T pamattīklā, kuras ir aprīkotas ar alternatīvo degvielu piegādes punktiem Savienībā; un

iii) negadījumu skaita samazināšanās autoceļu tīklos Savienībā;

c) optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbspēju, vienlaikus nodrošinot transporta infrastruktūru pieejamību. Šā mērķa sasniegšanu vērtē pēc:

i) multimodālo loģistikas platformu, tostarp iekšzemes un jūras ostu un lidostu, skaita, kuras ir savienotas ar dzelzceļa tīklu;

ii) uzlabotu dzelzceļa termināļu skaita, un pēc uzlabotu vai jaunu tādu starpsavienojumu skaita, kuri ar jūras maģistrālēm savieno ostas;

iii) iekšējo ūdensceļu kilometru skaita, kuros darbojas RIS; un

iv) pakāpes, kādā attiecībā uz autoceļu nozari ir izvērsta SESAR sistēma, VTMIS un ITS.

Šajā punktā minētos rādītājus attiecīgos gadījumos nepiemēro dalībvalstīm, kurās nav dzelzceļa tīkla vai iekšējo ūdensceļu tīkla.

Minētos rādītājus neuzskata par atlases vai atbilstības kritērijiem, ko piemēro darbībām, kas pretendē uz EISI atbalstu.

Šīs regulas I pielikuma IV daļā ir noteikti indikatīvi procentu rādītāji, kas atspoguļo 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto vispārējo budžeta resursu daļu, kas jāpiešķir katram no trim konkrētajiem transporta mērķiem. Komisija no minētajiem indikatīvajiem procentu rādītājiem nenovirzās vairāk par 5 procentu punktiem.

3. Enerģētikas nozarē EISI atbalsta kopīgu interešu projektus, ar ko tiecas sasniegt vienu vai vairākus šādus mērķus:

a) palielināt konkurētspēju, veicinot turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrības tīklu un gāzes tīklu sadarbspēju pāri robežām. Šā mērķa sasniegšanu *ex post* vērtē pēc:

▼B

i) tādu projektu skaita, ar kuriem efektīvi tiek savienoti dalībvalstu tīkli un novērsti iekšējie ierobežojumi;

ii) dalībvalstu energoizolācijas samazināšanas vai novēršanas;

iii) elektroenerģijas pārrobežu nosūtīšanas jaudas procentuālās attiecības pret attiecīgajās dalībvalstīs ekspluatācijā nodotajām elektroenerģijas ražošanas iekārtām;

iv) cenu konverģences attiecīgo dalībvalstu gāzes un/vai elektrības tirgos; un

v) augstākā pieprasījuma procentuālās attiecības divās attiecīgajās dalībvalstīs, uz kurām attiecas gāzes atpakaļplūsmas starpsavienojumi;

b) veicināt Savienības energoapgādes drošību;

Šā mērķa sasniegšanu *ex post* vērtē pēc:

i) tādu projektu skaita, kas dod iespēju diversificēt piegāžu avotus, piegāžu partnerus un maršrutus;

ii) tādu projektu skaita, kas palielina uzglabāšanas jaudu;

iii) pēc sistēmas izturētspējas, ņemot vērā piegādes pārtraukumu skaitu un to ilgumu;

iv) pēc atjaunojamo energoresursu apjoma, kuriem nepiemēroja samazinājumu;

v) izolētu tirgu savienojumiem ar diversificētākiem piegāžu avotiem;

vi) enerģētikas infrastruktūras vērtību optimālas izmantošanas;

c) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, *inter alia*, pārvades tīklā integrējot no atjaunojamiem energoavotiem ražotu enerģiju, attīstot viedos enerģētikas tīklus un oglekļa dioksīda tīklus.

Šā mērķa sasniegšanu *ex post* vērtē pēc:

i) atjaunojamās elektroenerģijas apjoma, kas pārvadīts no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas krātuvēm;

ii) pēc atjaunojamo energoresursu apjoma, kuriem nepiemēroja samazinājumu;

iii) pēc ieviesto viedtīklu projektu skaita, kuri saņēmuši EISI atbalstu, un pēc tā, kādā mērā tie ir varējuši apmierināt pieprasījumu;

iv) tādu CO_2 emisiju daudzuma, kas novērstas ar projektiem, kuri saņēmuši atbalstu no EISI;

▼B

Rādītāji, kas minēti šajā punktā un kas izmantoti sasniegto mērķu *ex post* vērtēšanai, nav uzskatāmi par atlases un vai atbilstības kritērijiem, ko piemēro darbībām, kas pretendē uz EISI atbalstu.

Nosacījumi, ar kādiem kopīgu interešu projekti ir tiesīgi saņemt Savienības finansiālo palīdzību, ir izklāstīti Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. pantā, savukārt atlases kritēriji kopīgu interešu projektiem ir izklāstīti minētās regulas 4. pantā.

4. Telekomunikāciju nozarē EISI atbalsta darbības, ar kurām tiecas sasniegt mērķus, kas noteikti regulā par pamatnostādnēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā.

5. pants

Budžets

1. Finansējums EISI īstenošanai laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam ir EUR 33 242 259 000 ([1]) pašreizējās cenās. Minēto summu sadala šādi:

a) transporta nozare: EUR 26 250 582 000, no kuriem EUR 11 305 500 000 pārvieto no Kohēzijas fonda, lai atbilstīgi šai regulai izmantotu vienīgi tajās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda;

b) telekomunikāciju nozare: EUR 1 141 602 000;

c) enerģētikas nozare: EUR 5 850 075 000.

Šīs summas neskar elastības mehānisma piemērošanu, kas paredzēts saskaņā ar Padomes Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013 ([2]).

2. Finansējums EISI īstenošanai sedz izdevumus, kas saistīti ar:

a) darbībām, kas sekmē kopīgu interešu projektus un programmas atbalsta darbības, kā minēts 7. pantā;

b) programmas atbalsta darbībām, kuras aptver tehniskā un administratīvā atbalsta izdevumus, kas līdz 1 % apmērā no finansējuma radušies Komisijai saistībā ar EISI pārvaldību, tostarp tos izdevumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu pāreju starp EISI un pasākumiem, kas pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 680/2007; šajā robežvērtībā ietilpst tās izpildaģentūras izdevumi.

([1]) EISI finansējums laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam nemainīgās 2011. gada cenās ir EUR 29 300 000 000, sadalīts šādi: EUR 23 174 000 000, tostarp EUR 10 000 000 000 Kohēzijas valstīm (transports), EUR 5 126 000 000 (enerģētika), EUR 1 000 000 000 (telekomunikācijas).

([2]) Padomes Regula (ES, Euratom) Nr. 1311/2013 (2013. gada 2. decembrim), ar ko 2014.–2020. gadam tiek noteikta daudzgadu finanšu shēma (OV L 347, 20.12.2013., 884. lpp).

▼B

3. Pēc starpposma novērtēšanas, kas minēta 27. panta 1. punktā, Eiropas Parlaments un Padome pēc Komisijas priekšlikuma var pārvietot apropriācijas starp 1. punktā minētajām transporta, telekomunikāciju un enerģētikas piešķiršanas nozarēm, izņemot EUR 11 305 500 000, kas pārvietoti no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta nozares projektus dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.

4. Gada apropriācijas piešķir Eiropas Parlaments un Padome atbilstīgi daudzgadu finanšu shēmai 2014. līdz 2020. gadam.

II NODAĻA

Finansējuma veidi un finanšu noteikumi

6. pants

Finansiālās palīdzības veidi

1. EISI īsteno, izmantojot vienu vai vairākus finansiālās palīdzības veidus, kas paredzēti Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012, jo īpaši dotācijas, iepirkumu un finanšu instrumentus.

2. Šīs regulas nolūkos, 17. pantā minētajās darba programmās tiek noteikts finansiālās palīdzības veids, jo īpaši dotācijas, iepirkums un finanšu instrumenti.

3. Daļu no EISI īstenošanas Komisija, ņemot vērā izmaksu un ieguvumu analīzi, var uzticēt Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 58. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 62. pantā minētajām struktūrām un jo īpaši izpildaģentūrai, EISI optimālas un efektīvas pārvaldības prasību nolūkā transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēs. Daļu EISI īstenošanas Komisija var uzticēt arī struktūrām, kas minētas Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 58. panta 1. punkta c) apakšpunktā.

7. pants

Tiesības uz finansiālo palīdzību un nosacījumi tā saņemšanai

1. Tikai tās darbības, kas sekmē kopīgu interešu projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1315/2013, Regulu (ES) Nr. 347/2013 un regulu par pamatnostādnēm Eiropas tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā, kā arī programmas atbalsta darbības ir tiesīgas saņemt atbalstu kā Savienības finansiālo palīdzību dotāciju, iepirkuma un finanšu instrumentu veidā.

2. Transporta nozarē tikai tās darbības, kas sekmē kopīgu interešu projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1315/2013, un programmas atbalsta darbības ir tiesīgas saņemt atbalstu kā Savienības finansiālo palīdzību iepirkuma un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu. Savienības finansiālo palīdzību dotāciju veidā saskaņā ar šo regulu ir tiesīgas saņemt tikai:

▼B

a) darbības, ar kurām īsteno pamattīklu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu, tostarp jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana saskaņā ar minētās Regulas 33. pantu, un projekti un horizontālas prioritātes, kas identificēti šīs regulas I pielikuma I daļā;

b) darbības, ar ko īsteno visaptverošo tīklu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu, ja šādas darbības palīdz izveidot savienojumus trūkstošajos posmos, atvieglo pārrobežu satiksmes plūsmas vai novērš problemātiskos posmus un ja šādas darbības palīdz arī attīstīt pamattīklu vai savstarpēji savienot pamattīkla koridorus, vai ja šādas darbības galvenajos kravas dzelzceļa koridoros, kuri definēti Regulas (ES) Nr. 913/2010 pielikumā, līdz 5 % robežvērtības apmērā no finansējuma, kas saskaņā ar šīs regulas 5. pantu paredzēta transportam, palīdz ieviest ERTMS;

c) pētījumiem kopīgu interešu projektiem, kas definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 8. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā;

d) pētījumi pārrobežu prioritārajiem projektiem, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 661/2010/ES ([1]) III pielikumā;

e) darbības kopīgu interešu projektu atbalstam, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 8. panta 1. punkta a), d) un e) apakšpunktā;

f) darbības, ar ko tiek īstenota transporta infrastruktūra pamattīkla mezglos, tostarp pilsētu mezglos, kas definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 41. pantā;

g) darbības telemātikas lietojumprogrammu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 31. pantu;

h) darbības kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 32. pantu;

i) darbības dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, tostarp modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu, cita starpā sadarbojoties arī ar dzelzceļa nozari;

j) programmas atbalsta darbības;

k) darbības, ar kurām īsteno drošas un aizsargātas infrastruktūras saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 34. pantu;

l) darbības, ar kurām atbalsta jūras transporta maģistrāles, kā paredzēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 21. pantā.

Transporta nozares darbības, kas saistītas ar pārrobežu posmu vai šāda posma daļu, ir tiesīgas saņemt Savienības finansiālo palīdzību tikai tad, ja ir rakstiska vienošanās starp attiecīgajām dalībvalstīm vai starp attiecīgajām dalībvalstīm un trešām valstīm par pārrobežu posmu pabeigšanu.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 661/2010/ES (2010. gada 7. jūlijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 204, 5.8.2010., 1. lpp.).

▼B

3. Enerģētikas jomā visas darbības, ar kurām īsteno tādus kopīgu interešu projektus, kuri attiecas uz prioritāriem koridoriem un šīs regulas I pielikuma II daļā minētajām jomām un kuri atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. pantā, kā arī programmas atbalsta darbības saskaņā ar šo regulu ir tiesīgas saņemt Savienības finansiālo palīdzību finanšu instrumentu, iepirkuma un dotāciju veidā.

Lai Savienības budžetu Savienības finansiālās palīdzības ietekmes daudzkāršošanai varētu izmantot visefektīvāk, Komisija, kad vien iespējams, ņemot vērā atsaucību tirgū un ievērojot saskaņā ar 14. panta 2. punktā un 21. panta 4. punktā noteiktās finanšu instrumentu izmantošanas robežvērtības, finansiālu palīdzību prioritārā kārtā sniedz finanšu instrumentu veidā.

4. Saskaņā ar šo regulu telekomunikāciju nozarē Savienības finansiālo palīdzību saņemt ir tiesīgas visas darbības, ar kurām īsteno kopīgu interešu projektus, un programmas atbalsta darbības, kas noteiktas regulā par pamatnostādnēm Eiropas tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā un kas atbilst saskaņā ar minēto regulu noteiktajiem šādiem atbilstības kritērijiem:

a) vispārējos pakalpojumus, pamatpakalpojumu platformas un programmas atbalsta darbības finansē, izmantojot dotācijas un/vai iepirkumu;

b) darbības platjoslas tīklu jomā finansē, izmantojot finanšu instrumentus.

5. Darbības, kurām piemīt nozaru savstarpējā sinerģija un ar kurām sekmē kopīgu interešu projektus, kas ir tiesīgi saņemt palīdzību saskaņā ar vismaz divām 2. panta 1. punktā minētajām regulām, saskaņā ar šo regulu ir tiesīgas saņemt finansiālu palīdzību attiecībā uz 17. panta 7. punktā minēto daudznozaru uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus tikai tad, ja šādas darbības komponentus un izmaksas var skaidri nošķirt pa nozarēm šī panta 2., 3. un 4. punkta nozīmē.

III NODAĻA

Dotācijas

8. pants

Dotāciju veidi un atbilstīgās izmaksas

1. Dotācijas saskaņā ar šo regulu var būt kādā no veidiem, kas paredzēti Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

Darba programmās, kas minētas šīs regulas 17. pantā, nosaka dotāciju veidu, ko var izmantot, lai finansētu attiecīgās darbības.

2. Neskarot Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012, izdevumi par darbībām, kas saistītas ar projektiem, kuri iekļauti pirmajā daudzgadu un gada darba programmā, var būt atbilstīgi no 2014. gada 1. janvāra.

▼B

3. Atbilstīgi var būt tikai dalībvalstīs radušies izdevumi, izņemot gadījumus, kad kopīgu interešu projekts skar vienas vai vairāku trešo valstu teritoriju un kad darbība ir obligāti nepieciešama, lai sasniegtu attiecīgā projekta mērķus.

4. Iekārtu un infrastruktūras izmaksas, ko saņēmējs uzskata par kapitālizdevumiem, var būt atbilstīgas līdz pilnam apjomam.

5. Atbilstīgas var būt izmaksas saistībā ar vides pētījumiem par vides aizsardzību un par atbilstību attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem.

6. Izdevumi, kas saistīti ar zemes iegādi, nav atbilstīgas izmaksas, izņemot līdzekļus, kas pāvietoti no Kohēzijas fonda transporta nozarē saskaņā ar regulu, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu.

7. Atbilstīgajās izmaksās tiek iekļauts pievienotās vērtības nodoklis ("PVN") saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 126. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

Attiecībā uz EUR 11 305 500 000, kas pārvietoti no Kohēzijas fonda un ko paredzēts tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, atbilstības noteikumi saistībā ar PVN ir tie, kas piemērojami Kohēzijas fondam, kurš minēts regulā, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu.

8. Noteikumus par saņēmējam radušos izmaksu atbilstību *mutatis mutandis* piemēro izmaksām, kas radušās īstenošanas struktūrām.

9. pants

Līdzdalības nosacījumi

1. Priekšlikumus iesniedz viena vai vairākas dalībvalstis vai – ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu – starptautiskas organizācijas, kopuzņēmumi vai publiski vai privāti uzņēmumi vai struktūras, kuras veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs.

2. Pieteikumus var iesniegt vienības, kas nav juridiskas personas saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem, ar nosacījumu, ka to pārstāvjiem ir tiesības uzņemties juridiskas saistības to vārdā un pārstāvji piedāvā tādas pašas Savienības finansiālo interešu aizstāvības garantijas kā juridiskas personas.

3. Fizisku personu iesniegti priekšlikumi nav atbilstīgi.

▼B

4. Ja tas ir nepieciešams, lai sasniegtu konkrētā kopīgo interešu projekta mērķus, un ja to piedalīšanās ir pietiekami pamatota, trešās valstis un vienības, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, var piedalīties darbībās, kas sekmē kopīgu interešu projektus.

Tie nevar saņemt finansiālu palīdzību saskaņā ar šo regulu, izņemot gadījumus, kad tas absolūti nepieciešams, lai sasniegtu konkrētā kopīgo interešu projekta mērķus.

5. Daudzgadu un gada darba programmās, kas minētas 17. pantā, var iekļaut papildu specifiskus noteikumus par priekšlikumu iesniegšanu.

10. pants

Finansējuma likmes

1. Izņemot gadījumus, kas minēti Regulā (ES) Nr. 966/2012, priekšlikumu atlase notiek, pamatojoties uz uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus saskaņā ar šīs regulas 17. pantā minētajām darba programmām.

2. Transporta nozarē Savienības finansiālā palīdzība nepārsniedz:

a) dotācijas pētījumiem – 50 % no atbilstīgajām izmaksām;

b) dotācijas darbiem –

i) attiecībā uz darbiem dzelzceļa tīklos un autoceļu tīklos tajās dalībvalstīs, kuru teritorijā dzelzceļa tīkls nav izveidots, vai tajās dalībvalstīs vai to daļās, kurās ir izolēts tīkls bez tālsatiksmes dzelzceļa kravu pārvadājumu transporta, – 20 % no atbilstīgajām izmaksām; finansējuma likmi var palielināt līdz ne vairāk kā 30 % attiecībā uz darbībām, kas paredzētas problemātisko posmu novēršanai, un līdz 40 % darbībām, kas attiecas uz pārrobežu posmiem un dzelzceļu sadarbspējas veicināšanas darbībām;

ii) attiecībā uz iekšējiem ūdensceļiem — 20 % no atbilstīgajām izmaksām; finansējuma likmi var palielināt līdz ne vairāk kā 40 % darbībām, kas paredzētas šauro vietu novēršanai, un līdz ne vairāk kā 40 % darbībām, kas attiecas uz pārrobežu posmiem;

iii) attiecībā uz iekšzemes transportu, multimodālo loģistikas platformu savienojumiem un attīstībai, tostarp savienojumiem ar iekšzemes un jūras ostām un lidostām, kā arī ostu attīstībai – 20 % no atbilstīgajām izmaksām;

iv) darbībām dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, tostarp modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu – 20 % no atbilstīgajām izmaksām, ievērojot maksimālo kombinēto summu 1 % apmērā no 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem budžeta līdzekļiem;

▼B

v) transporta infrastruktūras labākai pieejamībai personām ar invaliditāti – 30 % no atbilstīgajām izmaksām par pielāgošanas darbiem, kuras nekādā gadījumā nepārsniedz 10 % no kopējām atbilstīgajām izmaksām par darbiem.

vi) attiecībā uz darbībām, ar kurām atbalsta jaunas tehnoloģijas un inovāciju visiem transporta veidiem – 20 % no atbilstīgajām izmaksām;

vii) attiecībā uz darbībām, ar kurām atbalsta autoceļu pārrobežu posmus – 10 % no atbilstīgajām izmaksām;

c) dotācijas, kas paredzētas telemātikas lietojumprogrammu sistēmām un pakalpojumiem –

i) attiecībā uz ERTMS, SESAR sistēmu, RIS un VTMIS sauszemes komponentiem – 50 % no atbilstīgajām izmaksām;

ii) attiecībā uz autoceļiem paredzētu ITS sauszemes komponentiem – 20 % no atbilstīgajām izmaksām;

iii) attiecībā uz transportlīdzeklī esošiem ERTMS komponentiem – 50 % no atbilstīgajām izmaksām;

iv) attiecībā uz autoceļu nozarei paredzētiem transportlīdzeklī esošiem SESAR sistēmas, RIS, VTMIS un ITS komponentiem – 20 % no atbilstīgajām izmaksām, ievērojot maksimālo kombinēto summu 5 % apmērā no 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem budžeta līdzekļiem;

v) attiecībā uz darbībām, kas paredzētas jūras maģistrāļu attīstības atbalstam – 30 % no atbilstīgajām izmaksām.

Komisija rada apstākļus, kas ir labvēlīgi tādu projektu izstrādei, kuri aptver jūras maģistrāļu attīstību kopā ar trešām valstīm.

vi) attiecībā uz telemātikas lietojumprogrammu sistēmām, kas nav minētas i) līdz iv) apakšpunktā, attiecībā uz kravas transporta pakalpojumiem un drošām stāvvietām autoceļu pamattīklā – 20 % no atbilstīgajām izmaksām.

3. Enerģētikas nozarē Savienības finansiālā palīdzība nepārsniedz 50 % no pētījumu un/vai darbu atbilstīgajām izmaksām. Finansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 75 % attiecībā uz darbībām, kuras balstītas uz Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. panta 2. punktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina lielu energoapgādes drošību reģionālā vai Savienības mērogā, stiprina Savienības solidaritāti vai ietver ļoti inovatīvus risinājumus.

4. Telekomunikāciju nozarē Savienības finansiālā palīdzība nepārsniedz:

a) attiecībā uz darbībām vispārējo pakalpojumu jomā – 75 % no atbilstīgajām izmaksām;

b) attiecībā uz horizontālām darbībām, tostarp infrastruktūras kartēšanai, mērķsadarbībai un tehniskajai palīdzībai – 75 % no atbilstīgajām izmaksām.

▼B

Pamatpakalpojumu platformas parasti finansē, izmantojot iepirkumu. Izņēmuma gadījumos tās var finansēt ar dotāciju, kas sedz līdz 100 % no atbilstīgajām izmaksām, neskarot līdzfinansējuma principu.

5. Finansējuma likmi var palielināt par ne vairāk kā 10 procentu punktiem attiecībā pret 2., 3. un 4. punktā minētajām procentuālajām vērtībām attiecībā uz darbībām, kurām raksturīgas sinerģijas starp vismaz divām nozarēm, uz ko attiecas EISI. Šo palielinājumu nepiemēro 11. pantā minētajām finansējuma likmēm.

6. Finansiālās palīdzības apjomu, kas piešķirams izraudzītajām darbībām, nosaka, pamatojoties uz katra projekta izmaksu un ieguvumu analīzi, Savienības budžeta līdzekļu pieejamību un nepieciešamību maksimāli palielināt Savienības finansējuma sviras efektu.

11. pants

Īpaši uzaicinājumi attiecībā uz līdzekļiem, kas pārvietoti no Kohēzijas fonda transporta nozarē

1. Attiecībā uz EUR 11 305 500 000, kas pārvietoti no Kohēzijas fonda un ko paredzēts tērēt tikai tajās dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, izsludina īpašus uzaicinājumus attiecībā uz projektiem, ar kuriem īsteno pamattīklu vai I pielikuma I daļā noteiktos projektus un horizontālās prioritātes tikai un vienīgi dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.

2. Šiem īpašajiem uzaicinājumiem piemēro transporta nozarei piemērojamos noteikumus saskaņā ar šo regulu. Līdz 2016. gada 31. decembrim to projektu atlasē, kuri ir tiesīgi saņemt finansējumu, ņem vērā valsts piešķīrumus saskaņā ar Kohēzijas fondu. No 2017. gada 1. janvāra līdzekļus, kas pārvietoti EISI un kas nav piešķirti transporta infrastruktūras projektam, dara pieejamus visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus saskaņā ar šo regulu.

3. Lai atbalstītu tās dalībvalstis, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda un kurām var rasties grūtības, izstrādājot pietiekamas gatavības un/vai kvalitatīvus projektus, kam ir pietiekama Eiropas pievienotā vērtība, īpašu uzmanību pievērš tām programmas atbalsta darbībām, kuru mērķis ir stiprināt valsts pārvaldes iestāžu un valsts dienestu institucionālo spēju un efektivitāti saistībā ar I pielikuma I daļā minēto projektu izstrādi un īstenošanu. Lai nodrošinātu pēc iespējas labāku pārnestā finansējuma apguvi visās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, Komisija var organizēt papildu uzaicinājumus uz konkursu.

4. No Kohēzijas fonda pārvietotos EUR 11 305 500 000 var izmantot tikai no 2017. gada 1. janvāra, lai budžeta līdzekļus piešķirtu finanšu instrumentiem saskaņā ar šo regulu. No minētā datuma, no Kohēzijas fonda pārvietotos EUR 11 305 500 000 var izmantot, lai budžeta līdzekļus piešķirtu projektiem, attiecībā uz kuriem pilnvarotās vienības jau ir noslēgušas līgumsaistības.

▼B

5. Neatkarīgi no 10. panta un attiecībā uz EUR 11 305 500 000, kas pārvietoti no Kohēzijas fonda un ko paredzēts tērēt tikai tajās dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, maksimālās finansēšanas likmes ir tās, ko piemēro Kohēzijas fondam un kas minētas regulā, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu, saistībā ar:

a) darbībām attiecībā uz dotācijām pētījumiem;

b) darbībām attiecībā uz dotācijām darbiem –

i) attiecībā uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem;

ii) attiecībā uz darbībām pārrobežu autoceļu posmu atbalstam un – to dalībvalstu gadījumā, kurās nav dzelzceļa tīkla, – TEN-T autoceļu tīkla atbalstam;

iii) attiecībā uz darbībām iekšzemes transportam, multimodālo loģistikas platformu savienojumiem un attīstību, tostarp savienojumiem ar iekšzemes un jūras ostām un lidostām, tostarp attiecībā uz automātiskām riteņu platuma maiņas iekārtām, un ostu attīstību, tostarp attiecībā uz ledlaušanas spējām, kā arī starpsavienojuma punktiem, īpašu uzmanību pievēršot dzelzceļa savienojumiem, izņemot dalībvalstis, kurās nav dzelzceļa;

c) darbībām attiecībā uz dotācijām telemātikas lietojumprogrammu sistēmām un pakalpojumiem –

i) ERTMS, RIS un VTMIS, SESAR sistēma un ITS autoceļu nozarē;

ii) citām telemātikas lietojumprogrammu sistēmām;

iii) darbībām, lai atbalstītu jūras maģistrāļu attīstību;

d) darbībām attiecībā uz dotācijām darbībām jauno tehnoloģiju un inovācijas atbalstam visos transporta veidos.

12. pants

Dotācijas atcelšana, samazināšana, apturēšana un izbeigšana

1. Izņemot pienācīgi pamatotus gadījumus, Komisija atceļ finansiālo palīdzību, kas piešķirta pētījumiem, kuri nav sākti vienā gadā pēc atbalsta piešķiršanas nosacījumos paredzētās sākšanas dienas, vai divos gados pēc minētās dienas – attiecībā uz visām citām darbībām, kuras ir tiesīgas saņemt finansiālo palīdzību saskaņā ar šo regulu.

▼B

2. Komisija var apturēt, samazināt, atgūt vai izbeigt finansiālo palīdzību saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012 vai pēc projekta virzības novērtēšanas, jo īpaši, ja minētās darbības īstenošana ir ievērojami aizkavējusies.

3. Komisija var pieprasīt pilnībā vai daļēji atmaksāt piešķirto finansiālo palīdzību, ja divos gados pēc atbalsta piešķiršanas nosacījumos paredzētās pabeigšanas dienas vēl nav pabeigta tās darbības īstenošana, par kuru saņemta finansiālā palīdzība.

4. Pirms Komisija pieņem kādu no šā panta 1., 2. un 3. punktā paredzētajiem lēmumiem, tā ciešā sadarbībā ar attiecīgajām struktūrām, kas minētas 6. panta 3. punktā, vispusīgi izvērtē gadījumu un apspriežas ar attiecīgajiem saņēmējiem, lai tie pieņemamā termiņā varētu iesniegt savus apsvērumus. Pēc starpposma novērtējuma Komisija informē Eiropas Parlamentu un Padomi par visiem lēmumiem, kas pieņemti saistībā ar 17. pantā minēto darba programmu ikgadējo pieņemšanu.

IV NODAĻA

Iepirkums

13. pants

Iepirkums

1. Publiskā iepirkuma procedūrās, ko veic Komisija vai kāda no 6. panta 3. punktā minētajām struktūrām vai nu savā vārdā, vai kopā ar dalībvalstīm var:

a) paredzēt specifiskus nosacījumus, piemēram, vietu, kur jāveic iepirktās darbības, ja šādus nosacījumus pienācīgi pamato darbību mērķi un ar noteikumu, ka šādi nosacījumi nepārkāpj Savienības un valsts publiskā iepirkuma principus;

b) atļaut piešķirt vairākus līgumus vienā procedūrā ("iepirkums no vairākiem piegādātājiem").

2. Pienācīgi pamatotos gadījumos, kad tas nepieciešams darbību īstenošanai, 1. punktu var piemērot arī iepirkuma procedūrām, ko veic dotāciju saņēmēji.

V NODAĻA

Finanšu instrumenti

14. pants

Finanšu instrumentu veidi

1. Finanšu instrumentus, kas izveidoti saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 VIII sadaļu, var izmantot, lai atvieglinātu piekļuvi finansējumam tām struktūrām, kuras īsteno darbības, kas palīdz

▼B

īstenot kopīgu interešu projektus, kā definēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013, Regulā (ES) Nr. 347/2013 un regulā par pamatnostādnēm Eiropas tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā, un sasniegt to mērķus. Finanšu instrumenti balstās uz *ex-ante* izvērtējumiem par tirgus nepilnībām vai neapmierinošu stāvokli ieguldījumu jomā un nepieciešamajiem ieguldījumiem. Galvenie noteikumi, nosacījumi un procedūras attiecībā uz katru finanšu instrumentu ir izklāstīti šīs regulas I pielikuma III daļā.

2. No Savienības budžeta sniegtais kopējais ieguldījums finanšu instrumentos nepārsniedz 10 % no kopējā EISI finansējuma, kas minēts 5. panta 1. punktā.

3. Attiecīgā gadījumā un pēc iepriekšēja novērtējuma visus saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 680/2007 izveidotos finanšu instrumentus un saskaņā ar Lēmumu Nr. 1639/2006/EK ieviestās riska dalīšanas instrumenta projektu obligācijas var apvienot kopā ar finanšu instrumentiem, kas izveidoti saskaņā ar šo regulu.

Par projektu obligāciju apvienošanu izstrādā starpposma ziņojumu, ko iesniedz 2013. gada otrajā pusgadā, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 680/2007 un Lēmumā Nr. 1639/2006/EK. Projektu obligāciju iniciatīva 2014. un 2015. gadā sāk pakāpeniski darboties EUR 230 000 000 robežvērtības apmērā. Iniciatīvas pilnīga īstenošana ir atkarīga no objektīva pilnīga novērtējuma, kas jāveic 2015. gadā, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 680/2007 un Lēmumā Nr. 1639/2006/EK. Pamatojoties uz minēto novērtējumu un ņemot vērā visus iespējamos risinājumus, Komisija apsver iespēju ierosināt attiecīgas izmaiņas regulējumā, tostarp tiesību aktu izmaiņas, īpaši tad, ja prognozētā tirgus atsaucība ir neapmierinoša vai ja pietiekamā apjomā ir kļuvuši pieejami alternatīvi avoti ilgtermiņa parāda finansēšanai.

4. Var tikt izmantoti šādi finanšu instrumenti:

a) kapitāla instrumenti, piemēram, ieguldījumu fondi, kas orientējas uz riska kapitāla nodrošināšanu darbībām, kas sekmē kopīgu interešu projektus;

b) aizdevumi un/vai garantijas, ko realizē ar riska dalīšanas instrumentiem, tostarp projektu obligāciju kredītkvalitātes uzlabošanas mehānismu, atbalstot atsevišķus projektus vai projektu portfeļus, kurus emitē finanšu iestāde no saviem līdzekļiem, bet kam Savienība paredz piešķīrumu uzkrājumiem un/vai kapitāla sadalei.

15. pants

Nosacījumi finansiālas palīdzības piešķiršanai, izmantojot finanšu instrumentus

1. Pasākumus, ko atbalsta, izmantojot finanšu instrumentus, izraugās, pamatojoties uz to gatavības pakāpi un ievērojot nozaru diversifikācijas principu atbilstīgi 3. un 4. pantam, kā arī ģeogrāfisku līdzsvaru starp dalībvalstīm. Tie atbilst šādiem kritērijiem:

▼B

a) tiem ir Eiropas pievienotā vērtība;

b) tie atbilst stratēģijas "Eiropa 2020" mērķiem;

c) tiem ir sviras efekts attiecībā uz Savienības atbalstu, t. i., to mērķis ir mobilizēt vispārēju ieguldījumu, kas saskaņā ar iepriekš noteiktiem rādītājiem pārsniedz Savienības ieguldījuma apjomu.

2. Savienība, ikviena dalībvalsts un citi ieguldītāji var sniegt finansiālu palīdzību papildus piešķīrumiem, kas saņemti no finanšu instrumentiem, ar noteikumu, ka Komisija piekrīt jebkādām izmaiņām darbību atbilstības kritērijos un/vai instrumenta ieguldījumu stratēģijā, kura var būt nepieciešama papildu piešķīruma dēļ.

3. Finanšu instrumentu mērķis ir padarīt Savienības izdevumu daudzkāršošanu efektīvāku, piesaistot papildu resursus no privātiem ieguldītājiem. Finanšu instrumenti var nest saprātīgu peļņu, lai sasniegtu citu partneru vai ieguldītāju mērķus, vienlaikus tiecoties saglabāt Savienības budžeta nodrošināto aktīvu vērtību.

4. Šajā regulā paredzētos finanšu instrumentus var kombinēt ar dotācijām, kas finansētas no Savienības budžeta.

5. Komisija 17. pantā minētajās darba programmās var izklāstīt papildu nosacījumus atbilstīgi konkrētām transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozaru vajadzībām.

16. pants

Darbības trešās valstīs

Darbības trešās valstīs var atbalstīt ar finanšu instrumentu līdzekļiem, ja minētās darbības ir nepieciešamas kopīgu interešu projektu īstenošanai.

VI NODAĻA

Plānošana, īstenošana un kontrole

17. pants

Daudzgadu un/vai gada darba programmas

1. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem daudzgadu un gada darba programmas katrai transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarei atsevišķi. Komisija var pieņemt arī daudzgadu un gada darba programmas, kas aptver vairāk nekā vienu nozari. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 25. panta 2. punktā.

2. Komisija daudzgadu darba programmas pārskata vismaz termiņa vidusposmā. Ja vajadzīgs, tā ar īstenošanas aktu pārstrādā daudzgadu darba programmu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 25. panta 2. punktā.

▼B

3. Komisija pieņem daudzgadu darba programmas transporta nozarē saistībā ar kopīgu interešu projektiem, kas uzskaitīti I pielikuma I daļā.

Finansējuma apjoms ir 80 % līdz 85 % no 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem budžeta līdzekļiem.

Projekti, kas sīki izklāstīti I pielikuma I daļā, nav saistoši dalībvalstīm, kad tās pieņem plānošanas lēmumus. Lēmums par minēto projektu īstenošanu ir dalībvalstu kompetencē un ir atkarīgs no publiskā finansējuma spējām un no projektu sociālekonomiskās dzīvotspējas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 7. pantu.

4. Komisija pieņem gada darba programmas transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēm saistībā ar kopīgu interešu projektiem, kas nav iekļauti daudzgadu darba programmās.

5. Komisija, pieņemot daudzgadu un nozares gada darba programmas, nosaka atlases un piešķiršanas kritērijus atbilstīgi mērķiem un prioritātēm, kas noteikti šīs regulas 3. un 4. pantā un Regulā (ES) Nr. 1315/2013 un Regulā (ES) Nr. 347/2013 vai regulā par pamatnostādnēm Eiropas tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā Komisija, nosakot piešķiršanas kritērijus, ņem vērā vispārējās ievirzes, kas izklāstītas šīs regulas I pielikuma V daļā.

6. Enerģētikas nozarē pirmajās divās gada darba programmās galveno uzmanību velta kopīgu interešu projektiem un saistītām darbībām, kuru mērķis ir izbeigt energoizolāciju, novērst energonepietiekamību un pabeigt iekšējā enerģijas tirgus izveidi.

7. Darba programmas saskaņo tādējādi, lai izmantotu sinerģiju starp transporta, enerģētikas un telekomunikāciju nozarēm, jo īpaši tādās jomās kā viedi enerģētikas tīkli, elektrotransports, inteliģentas un ilgtspējīgas transporta sistēmas, kopīgas piekļuves tiesības vai infrastruktūru savienošana. Komisija pieņem vismaz vienu daudznozaru uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus darbībām, kuras saskaņā ar 7. panta 5. punktu ir tiesīgas saņemt atbalstu, ar katrai nozarei piešķirta finansējuma apjomu, ko nosaka atbilstīgi tam, kāda salīdzinoši ir katras nozares dalība to darbību atbilstīgajās izmaksās, kuras izvēlētas finansējuma piešķiršanai saskaņā ar EISI.

18. pants

Savienības finansiālās palīdzības piešķiršana

1. Atbilstoši katram uzaicinājumam iesniegt priekšlikumus, kura pamatā ir 17. pantā minētā daudzgadu vai gada darba programma, Komisija saskaņā ar 25. pantā minēto pārbaudes procedūru pieņem lēmumu par finansiālās palīdzības apjomu, ko piešķir izvēlētajiem projektiem vai projektu daļām. Komisija precizē to īstenošanas nosacījumus un metodes.

▼B

2. Komisija paziņo saņēmējiem un attiecīgajām dalībvalstīm par jebkādu piešķiramo finansiālo palīdzību.

19. pants

Gada maksājumi

Komisija budžeta saistības var sadalīt gada maksājumos. Tādā gadījumā tā katru gadu uzņemas saistības par gada maksājumiem, ņemot vērā to darbību īstenošanas gaitu, kuras saņem finansiālo palīdzību, kā arī to paredzamās vajadzības un pieejamo budžetu.

Komisija dotāciju saņēmējiem, attiecīgajām dalībvalstīm un, ja tas attiecināms uz finanšu instrumentiem, attiecīgajām finanšu iestādēm paziņo atsevišķo gada maksājumu indikatīvo grafiku.

20. pants

Gada apropriāciju pārnešana

Apropriācijas, kas nav izlietotas līdz tā finanšu gada beigām, par kuru tās bijušas iekļautas, pārnes saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 966/2012.

21. pants

Deleģētie akti

1. Ja attiecīgā(s) dalībvalsts(-is), kā paredzēts LESD 172. panta otrajā daļā, to apstiprina, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 26. pantu attiecībā uz grozījumiem šīs regulas I pielikuma I daļā, lai ņemtu vērā izmaiņas finansējuma prioritātēs attiecībā uz Eiropas komunikāciju tīkliem un izmaiņas saistībā ar kopīgu interešu projektiem, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 1315/2013. Grozot šīs regulas I pielikuma I daļu, Komisija nodrošina:

a) lai kopīgu interešu projekti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1315/2013 visticamāk tiktu pilnībā vai daļēji īstenoti saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam;

b) lai grozījumos tiktu ievēroti atbilstības kritēriji, kas izklāstīti šīs regulas 7. pantā;

c) lai attiecībā uz šīs regulas I pielikuma I daļu visos posmos būtu iekļauti infrastruktūras projekti, kuri, lai tos varētu īstenot, saskaņā ar šīs regulas 17. panta 3. punktu būs jāiekļauj daudzgadu darba programmā, nemainot pamattīkla koridoru pielāgošanu.

▼B

2. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai šīs regulas I pielikuma III daļā izklāstītos galvenos noteikumus, nosacījumus un procedūras, ar ko reglamentē Savienības ieguldījumu katrā finanšu instrumentā, kurš izveidots atbilstīgi šīs regulas I pielikuma III daļā paredzētajai parāda sistēmai vai pašu kapitāla sistēmai, grozītu saskaņā ar starpposma ziņojuma rezultātiem un pilnīgi neatkarīgu novērtējumu par izmēģinājuma posmu stratēģijas "Eiropa 2020" projektu obligāciju iniciatīvā, kas izveidota ar Lēmumu Nr. 1639/2006/EK un Regulu (EK) Nr. 680/2007, un lai ņemtu vērā mainīgos tirgus apstākļus nolūkā uzlabot finanšu instrumentu izstrādi un īstenošanu saskaņā ar šo regulu.

Grozot šīs regulas I pielikuma III daļu pirmajā daļā izklāstītajos gadījumos, Komisija vienmēr nodrošina:

a) lai grozījumi tiktu veikti saskaņā ar prasībām, kas izklāstītas Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012, tostarp saskaņā ar *ex ante* novērtējumu, kurš minēts tās 140. panta 2. punkta f) apakšpunktā, un

b) lai grozījumi ietvertu tikai:

i) šīs regulas I pielikuma III daļas I.1. punkta a) un b) apakšpunktā minētā subordinētā parāda finansējuma robežvērtības grozījumu nolūkā panākt nozaru diversifikāciju un ģeogrāfisku līdzsvaru starp dalībvalstīm saskaņā ar 15. pantu;

ii) šīs regulas I pielikuma III daļas I.1. punkta a) apakšpunktā minētā augstākās prioritātes parāda finansējuma robežvērtības grozījumu nolūkā panākt nozaru diversifikāciju un ģeogrāfisku līdzsvaru starp dalībvalstīm saskaņā ar 15. pantu;

iii) kombināciju ar citiem finansējuma avotiem, kas minēti I pielikuma III daļas I.3. un II.3. punktā;

iv) šis regulas I pielikuma III daļas I.4. un II.4. punktā minēto pilnvaroto vienību atlasi; un

v) cenu noteikšanu un riska un ieņēmumu dalīšanu, kas minēta I pielikuma III daļas I.6. un II.6. punktā.

3. Attiecībā uz transporta nozari un saskaņā ar 3. pantā izklāstītajiem vispārējiem mērķiem un nozarei specifiskiem mērķiem, kas minēti 4. panta 2. punktā, Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko sīki norāda tās finansējuma prioritātes EISI darbības laikā, kuras jāatspoguļo 17. pantā minētajās darba programmās attiecībā uz darbībām, kas saskaņā ar 7. panta 2. punktu ir tiesīgas saņemt atbalstu. Komisija deleģēto aktu pieņem līdz 2014. gada 22. decembrim.

4. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai līdz 20 % palielinātu 14. panta 2. punktā noteikto robežlielumu ar noteikumu, ka tiek ievēroti šādi nosacījumi:

▼B

i) 2015. gadā veiktais novērtējums par projektu obligāciju iniciatīvas izmēģinājuma posmu ir pozitīvs; un

ii) projekta līgumsaistību ziņā finanšu instrumentu ieviešana pārsniedz 8 %.

5. Ja attiecībā uz piešķīrumu specifiskam transporta nozares mērķim ir jānovirzās par vairāk nekā pieciem procentiem, Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu indikatīvos procentu rādītājus, kas izklāstīti I pielikuma IV daļā.

6. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu I pielikuma V daļā uzskaitītās vispārējās ievirzes, kas jāņem vērā, kad tiek noteikti finansējuma piešķiršanas kritēriji, lai atspoguļotu šīs regulas darbības starpposma novērtējumu vai tās īstenošanā izdarītos secinājumus. Tas jādara tādā veidā, kas atbilst attiecīgajām nozares pamatnostādnēm.

22. pants

Saņēmēju un dalībvalstu atbildība

Savā attiecīgajā atbildības jomā un neskarot pienākumus, kas saņēmējiem jāpilda saskaņā ar nosacījumiem, kas reglamentē dotācijas, saņēmēji un dalībvalstis dara visu, lai īstenotu kopīgu interešu projektus, kuri saņem saskaņā ar šo regulu piešķirtu Savienības finansiālo palīdzību.

Dalībvalstis veic darbību tehnisko pārraudzību un finanšu kontroli, cieši sadarbojoties ar Komisiju, un apliecina to, ka izdevumi, kuri radušies saistībā ar projektiem vai to daļām, ir atmaksāti un ka atmaksāšana ir notikusi saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem. Dalībvalstis var lūgt Komisiju piedalīties pārbaudēs uz vietas un inspekcijās.

Attiecīgā gadījumā izmantojot interaktīvu ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu, dalībvalstis ik gadu informē Komisiju par rezultātiem, kas sasniegti kopīgu interešu projektu īstenošanā un par šajā nolūkā veiktajiem ieguldījumiem, tostarp par to, cik daudz atbalsta izlietots, lai sasniegtu mērķus saistībā ar klimata pārmaiņām. Pamatojoties uz to, Komisija publisko un vismaz reizi gadā atjaunina informāciju par konkrētiem projektiem, ko finansē ar EISI.

23. pants

Atbilstība Savienības politikas nostādnēm un Savienības tiesību aktiem

Saskaņā ar šo regulu finansē tikai tās darbības, kas ir saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un atbilst attiecīgajām Savienības politikas nostādnēm.

▼B

24. pants

Savienības finansiālo interešu aizsardzība

1. Komisija veic pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka, īstenojot saskaņā ar šo regulu finansētas darbības, tiek aizsargātas Savienības finansiālās intereses, piemērojot aizsargpasākumus pret krāpšanu, korupciju un jebkādām citām nelikumīgām darbībām, veicot efektīvas pārbaudes un, ja ir atklātas nelikumības, atgūstot nepamatoti izmaksātās summas un vajadzības gadījumā piemērojot iedarbīgas, samērīgas un atturošas administratīvas un finansiālas sankcijas.

2. Komisijai vai tās pārstāvjiem un Revīzijas palātai ir tiesības veikt revīzijas gan dokumentos, gan pārbaudēs uz vietas, attiecībā uz darbībām, ko veikuši visi dotāciju saņēmēji, īstenošanas struktūras, darbuzņēmēji un apakšuzņēmēji, kas saskaņā ar šo regulu ir saņēmuši Savienības līdzekļus.

3. Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF) var veikt izmeklēšanu, tostarp pārbaudes uz vietas un inspekcijas, saskaņā ar noteikumiem un procedūrām, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES, Euratom) Nr. 883/2013 ([1]), un Padomes Regulā (Euratom, EK) Nr. 2185/96 ([2]), lai noteiktu, vai ir notikusi krāpšana, korupcija vai jebkāda cita nelikumīga darbība, kas skar Savienības finansiālās intereses saistībā ar dotācijas nolīgumu vai dotācijas lēmumu, vai līgumu, ko finansē saskaņā ar šo regulu.

4. Neskarot 1., 2. un 3. punktu, sadarbības nolīgumos ar trešām valstīm un ar starptautiskām organizācijām, dotāciju nolīgumos un dotāciju lēmumos, kā arī līgumos, kas izriet no šīs regulas īstenošanas, ir noteikumi, kuros Komisijai, Revīzijas palātai un OLAF nepārprotami tiek piešķirtas pilnvaras veikt šādas revīzijas un izmeklēšanu atbilstīgi savām attiecīgajām kompetences jomām.

II SADAĻA

VISPĀRĒJI UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

25. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz EISI koordinēšanas komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

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

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

▼B

3. Komiteja nodrošina horizontālu pārskatu pār 17. pantā minētajām darba programmām, lai nodrošinātu to konsekvenci un to, ka tiek apzinātas, izmantotas un novērtētas sinerģijas starp transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēm. Tā cenšas jo īpaši saskaņot minētās darba programmas, lai pieļautu daudznozaru uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus.

26. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 21. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz laikposmu no 2014. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. decembrim.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 21. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 21. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

27. pants

Novērtēšana

1. Vēlākais līdz 2017. gada 31. decembrim Komisija sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgajiem saņēmējiem sagatavo novērtējuma ziņojumu, ko Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, par to, kā sasniegti visu pasākumu mērķi (rezultātu un ietekmes līmenī), cik efektīvi izmantoti resursi un kāda ir EISI Eiropas pievienotā vērtība, lai lemtu par pasākumu atjaunošanu, grozīšanu vai apturēšanu. Novērtējumā aplūko arī vienkāršošanas iespējas, pasākumu iekšējo un ārējo konsekvenci, to, vai visi mērķi vēl aizvien ir būtiski un kāds ir pasākumu devums attiecībā uz Savienības prioritātēm – gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi –, tostarp kāda ir minēto pasākumu ietekme uz ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju. Novērtējuma ziņojumā ietver izvērtējumu par apjomradītiem ietaupījumiem, ko Komisija finanšu, tehniskajā un cilvēkresursu līmenī nodrošinājusi, pārvaldot EISI, un attiecīgā gadījumā izvērtējumu par to projektu kopējo skaitu, kuri īstenoti, izmantojot sinerģiju starp nozarēm. Minētajā izvērtējumā izskata arī to, kā finanšu instrumentus varētu padarīt efektīvākus. Novērtējuma ziņojumā ņem vērā novērtējuma rezultātus attiecībā uz iepriekšējo pasākumu ilgtermiņa ietekmi.

▼B

2. EISI ņem vērā stratēģijas "Eiropa 2020" projektu obligāciju iniciatīvas neatkarīgo visaptverošo novērtējumu, ko paredz veikt 2015. gadā. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija un dalībvalstis izvērtē stratēģijas "Eiropa 2020" projektu obligāciju iniciatīvas atbilstību un efektivitāti ieguldījumu palielināšanā prioritāriem projektiem un Savienības izdevumu lietderības palielināšanā.

3. Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un saņēmējiem veic *ex post* novērtējumu. *Ex post* novērtējumā aplūko EISI efektivitāti un lietderību, tā ietekmi uz ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju, to, kā tas sekmē Savienības prioritāšu – gudras, ilgtspējīgas un iekļaujošas izaugsmes – sasniegšanu un to, cik liels un rezultatīvs bijis atbalsts mērķu sasniegšanai klimata pārmaiņu jomā.

4. Novērtējumos ņem vērā gūtās sekmes, ko vērtē pēc izpildes rādītājiem, kas minēti 3. un 4. pantā.

5. Minēto novērtējumu secinājumus Komisija paziņo Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai.

6. Komisija un dalībvalstis ar pārējo iespējamo saņēmēju palīdzību var novērtēt projektu īstenošanas metodes, kā arī projektu īstenošanas ietekmi, lai izvērtētu, vai ir sasniegti mērķi, tostarp mērķi saistībā ar vides aizsardzību.

7. Komisija var pieprasīt, lai dalībvalsts, uz kuru attiecas kopīgu interešu projekts, iesniegtu konkrētu izvērtējumu par darbībām un saistītajiem projektiem, kas finansēti saskaņā ar šo regulu, vai attiecīgā gadījumā Komisijai sniegtu informāciju un palīdzību, kas vajadzīga šādu projektu izvērtēšanai.

28. pants

Informācija, saziņa un publiskošana

1. Saņēmēji un vajadzības gadījumā attiecīgās dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar šo regulu piešķirtais atbalsts tiek pienācīgi publiskots un ka tā piešķiršana notiek pārredzamā veidā, lai sabiedrību informētu par Savienības lomu attiecīgo projektu īstenošanā.

2. Komisija īsteno informācijas un saziņas pasākumus saistībā ar EISI projektiem un rezultātiem. Līdzekļus, kas saskaņā ar 5. panta 2. punktu piešķirti saziņas pasākumiem, izmanto arī saistībā ar korporatīviem saziņas pasākumiem, kurus īsteno, lai informētu par Savienības politiskajām prioritātēm, ciktāl tās ir saistītas ar 3. pantā minētajiem vispārējiem mērķiem.

▼B

29. pants

Grozījums Regulā (ES) Nr. 913/2010

Regulu (ES) Nr. 913/2010 groza šādi:

Regulas (ES) Nr. 913/2010 pielikumu aizstāj ar tekstu šīs regulas II pielikumā. Tādējādi pārskatītajiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem turpina piemērot Regulas (ES) Nr. 913/2010 noteikumus.

30. pants

Pārejas noteikumi

Šī regula neliedz turpināt vai grozīt – tostarp pilnīgi vai daļēji atcelt – attiecīgos projektus līdz to pabeigšanai vai finansiālo palīdzību, ko Komisija piešķīrusi, ievērojot Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 vai jebkurus citus tiesību aktus, kas 2013. gada 31. decembrī piemērojami minētajai palīdzībai un kurus turpina piemērot minētajām darbībām līdz to pabeigšanai.

31. pants

Atcelšana

Neskarot šīs regulas 30. pantu, Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 atceļ no 2014. gada 1. janvāra.

32. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2014. gada 1. janvāra.

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

▼B

I PIELIKUMS

I DAĻA

SARAKSTS AR IEPRIEKŠ DEFINĒTIEM PROJEKTIEM PAMATTĪKLĀ TRANSPORTA NOZARĒ

1) **Horizontālās prioritātes**

Inovatīva pārvaldība & pakalpojumi	Eiropas vienotā gaisa telpa – SESAR sistēma
Inovatīva pārvaldība & pakalpojumi	Telemātikas lietojumprogrammu sistēmas autoceļiem, dzelzceļam, iekšējiem ūdensceļiem un kuģiem (ITS, ERTMS, RIS un VTMIS)
Inovatīva pārvaldība & pakalpojumi	Pamattīkla ostas, jūras maģistrāles (MoS) un lidostas, droša un aizsargāta infrastruktūra
Jaunās tehnoloģijas un inovācija	Jaunās tehnoloģijas un inovācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 33. panta a) līdz d) punktu

2) **Pamattīkla koridori**

Baltijas jūra – Adrijas jūra

PIELĀGOŠANA:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Gdynia - Katowice	Dzelzceļš	Darbi
Gdynia, Gdańsk	Ostas	Ostu starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana
Warszawa - Katowice	Dzelzceļš	Darbi
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Dzelzceļš	Darbi
Świnoujście, Szczecin	Osta	Ostu starpsavienojumi
Bielsko Biala – Žilina	Autoceļš	Darbi
Katowice - Ostrava - Brno - Wien un Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Dzelzceļš	Darbi, jo īpaši pārrobežu posmos PL-CZ, CZ-AT, PL-SK un SK-AT, Brno-Přerov līnijā; (tālāka) multimodālo platformu un lidostu un dzelzceļa starpsavienojumu attīstīšana

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Dzelzceļš	Daļēja jaunu dzelzceļa līniju būve (Zemmeringas (Semmerling) klinšu tunelis un Koralmas (Koralm) dzelzceļa līnija), dzelzceļa modernizācija; notiek darbi; (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana; starp posmu Udine – Cervignano un Triesti esošās divvirziena līnijas modernizācija
Graz - Maribor - Pragersko	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi saistībā ar otro sliežu ceļu
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Ostas	Ostu starpsavienojumi; (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana

Ziemeļjūra – Baltijas jūra

PIELĀGOŠANA:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

BY robeža – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Helsinki - Tallinn	Ostas, jūras maģistrāles	Ostu starpsavienojumi; (tālāka) multimodālo platformu un to starpsavienojumu attīstīšana; ledlaušanas jauda; jūras maģistrāles
Tallinn - Rīga - Kaunas - Warszawa	Dzelzceļš	(Dīka) izpēte par jaunu, ar UIC sliežu platumu pilnībā sadarbspējīgu līniju; darbi pie jaunās līnijas sāksies līdz 2020. gadam; modernizācija un jauna līnija PL teritorijā; dzelzceļa – lidostu/ostu starpsavienojumi, dzelzceļa termināļi, jūras maģistrāles
Ventspils – Rīga	Dzelzceļš	Modernizācija, ostu starpsavienojumi, jūras maģistrāles
Klaipėda – Kaunas	Dzelzceļš	Modernizācija, ostu starpsavienojumi, jūras maģistrāles
Kaunas – Vilnius	Dzelzceļš	Modernizācija, lidostu starpsavienojumi, dzelzceļa termināļi

▼B

Via Baltica koridors	Autoceļš	Darbi pārrobežu posmos (EE, LV, LT, PL)
BY robeža - Warszawa - Poznań - DE robeža	Dzelzceļš	Darbi uz esošajām līnijām, izpēte par ātrgaitas dzelzceļu
PL robeža - Berlin - Hannover - Amsterdam/ Rotterdam	Dzelzceļš	Pētījumi un vairāku posmu modernizācija (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Rietumvācijas kanāli, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi, darbi labākai navigācijai un iekšējo ūdensceļu un slūžu modernizācija
Amsterdamas slūžas un Amsterdam - Rijnkanaal	Iekšējie ūdensceļi	Notiek pētījumi par slūžām; osta – starpsavienojumi (pētījumi un darbi, tostarp Beatrix slūžu modernizācija)

Vidusjūra

PIELĀGOŠANA:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

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

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA robeža

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Algeciras - Madrid	Dzelzceļš	Notiek pētījumi, darbi jāuzsāk līdz 2015. gadam, jāpabeidz 2020. gadā
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Dzelzceļš	Esošo līniju modernizācija (sliežu platums, sānceļi, platformas)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Dzelzceļš	Celtniecība 2014.–2020. gadā
Barcelona	Osta	Dzelzceļa starpsavienojumi ar ostu un lidostu
Barcelona - Perpignan	Dzelzceļš	Pārrobežu posms, notiek darbi, jauna līnija tiks pabeigta līdz 2015. gadam, esošās līnijas modernizācija (sliežu platums, sānceļi, platformas)
Perpignan - Montpellier	Dzelzceļš	Apvedceļu posmā Nîmes – Montpellier paredzēts nodot ekspluatācijā 2017. gadā, Montpellier – Perpignan posmā – 2020. gadā

▼B

Lyon	Dzelzceļš	Slodzes mazināšana Lionas šaurajās vietās – pētījumi un darbi
Lyon – Avignon – Marseille	Dzelzceļš	Modernizācija
Lyon - Torino	Dzelzceļš	Pārrobežu posms, darbi pie klinšu tuneļa; pētījumi un darbi saistībā ar pievadceļiem
Milano - Brescia	Dzelzceļš	Daļēji modernizācija un daļēji jaunas ātrgaitas līnijas būve
Brescia - Venezia - Trieste	Dzelzceļš	Darbi vairākos posmos jāuzsāk līdz 2014. gadam sinerģijā ar modernizācijas darbībām, kas īstenotas attiecībā uz posmiem, kuri daļēji pārklājas, kā tas ir Baltijas jūras – Adrijas jūras koridorā
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi un darbi
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Iekšzemes ostas	Ostu starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana
Trieste - Divača	Dzelzceļš	Notiek pētījumi un daļēja modernizācija; pārrobežu posms jāizveido pēc 2020. gada
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Dzelzceļš	Pētījumi un esošās līnijas modernizācija/daļēji jaunas līnijas būve
Rijeka – Zagreb – Budapest	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi (tostarp jaunas līnijas un otrās līnijas izveide starp Rijeku un HU robežu)
Rijeka	Osta	Infrastruktūras modernizācija un pilnveidošana, multimodālo platformu un starpsavienojumu attīstīšana
Ljubljana – Zagreb	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Ļubļanas mezgls	Dzelzceļš	Ļubļanas dzelzceļa mezgls, ieskaitot multimodālu platformu; dzelzceļa un lidostas starpsavienojums
Pragersko - Zalalövö	Dzelzceļš	Pārrobežu posms – pētījumi, darbiem jāsākas līdz 2020. gadam
Lendava - Letenye	Autoceļš	Pārrobežu posma modernizācija
Boba - Székesfehérvár	Dzelzceļš	Modernizācija
Budapest-Miskolc-UA robeža	Dzelzceļš	Modernizācija
Vásárosnamény-UA robeža	Autoceļš	Pārrobežu posma modernizācija

Austrumi/Vidusjūras austrumu daļa

PIELĀGOŠANA:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

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

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – TR robeža

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI

Dresden - Praha	Dzelzceļš	Pētījumi par ātrgaitas dzelzceļu
Praha	Dzelzceļš	Modernizācija, kravas pārvadājumu apvedceļš; dzelzceļa savienojums ar lidostu
Praha	Dzelzceļš	Modernizācija
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Iekšējie ūdensceļi	Elbas un Vltavas izpēte; darbi labākai navigācijai un modernizācija
Děčín slūžas	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi
Praha - Brno - Břeclav	Dzelzceļš	Modernizācija, tostarp Brno dzelzceļa mezgls un multimodāla platforma
Břeclav – Bratislava	Dzelzceļš	Pārrobežu posms, modernizācija
Bratislava – Hegyeshalom	Dzelzceļš	Pārrobežu posms, modernizācija
Mosonmagyaróvár – SK robeža	Autoceļš	Pārrobežu posma modernizācija
Tata – Biatorbágy	Dzelzceļš	Modernizācija
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Dzelzceļš	Modernizācija HU gandrīz pabeigta, vēl notiek RO
Vidin – Sofia – Burgas/TR robeža Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi posmā Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; modernizācija posmā Sofia – Burgas/TR robeža
Vidin – Craiova	Autoceļš	Pārrobežu posma modernizācija
Thessaloniki, Igoumenitsa	Osta	Infrastruktūras modernizācija un pilnveidošana, multimodāli starpsavienojumi
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Ostas, jūras maģistrāles	Ostas jauda un multimodāli starpsavienojumi
Lemesos – Lefkosia	Ostas, multimodālas platformas	Modālā starpsavienojuma modernizācija, tostarp Lefkošas dienvidu aplis, pētījumi un darbi, satiksmes pārvaldības sistēmas
Lefkosia – Larnaca	Multimodālas platformas	Multimodāli starpsavienojumi un telemātikas lietojumprogrammu sistēmas

▼B

Patras	Osta	Ostas starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana
Athína - Patras	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi, ostu starpsavienojumi

Skandināvija – Vidusjūra

PIELĀGOŠANA:

RU robeža – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

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

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

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Hamina/Kotka – Helsinki	Osta, dzelzceļš	Ostu starpsavienojumi, dzelzceļa modernizācija, ledlaušanas jauda
Helsinki	Dzelzceļš	Lidostas un dzelzceļa savienojums
RU robeža – Helsinki	Dzelzceļš	Notiek darbi
Helsinki – Turku	Dzelzceļš	Nodernizācija
Turku/Naantali – Stockholm	Ostas, jūras maģistrāles	Ostu starpsavienojumi, ledlaušanas jauda
Stockholm – Malmö (Ziemeļu trīsstūris)	Dzelzceļš	Konkrētos posmos notiek darbi
Trelleborg - Malmö – Göteborg – NO robeža	Dzelzceļš, osta, jūras maģistrāles	Darbi, multimodālas platformas un ostas iekšzemes savienojumi
Fehmarn	Dzelzceļš	Notiek pētījumi, būvniecības darbiem pie Fēmarnbelta fiksētā savienojuma jāsākas 2015. gadā
København - Hamburg via Fehmarn: pievedceļi	Dzelzceļš	Pievedceļi DK jāpabeidz līdz 2020. gadam, pievadceļi DE jāpabeidz divos posmos: viena sliežu ceļa elektrifikācija, pabeidzot fiksēto savienojumu, un divvirziena sliežu ceļš – pēc septiņiem gadiem
Rostock	Ostas, jūras maģistrāles	Ostu starpsavienojumi ar dzelzceļu; zema emisiju līmeņa prāmji; ledlaušanas jauda
Rostock - Berlin - Nürnberg	Dzelzceļš	Pētījumi un modernizācija
Hamburg/Bremen - Hannover	Dzelzceļš	Notiek pētījumi

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Dzelzceļš	Notiek darbi, tie jāpabeidz līdz 2017. gadam
München – Wörgl	Dzelzceļš	Piekļuve Brennera klinšu tunelim un pārrobežu posms – pētījumi
Brennera klinšu tunelis	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Fortezza - Verona	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Napoli - Bari	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Napoli – Reggio Calabria	Dzelzceļš	Modernizācija
Verona – Bologna	Dzelzceļš	Notiek modernizācija
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Ostas	Ostu starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	Dzelzceļš	Modernizācija (atlikušie posmi)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Ostas, jūras maģistrāles	Ostu starpsavienojumi
Valletta - Marsaxlokk	Osta, lidosta	Modālā starpsavienojuma modernizācija, tostarp posmā Marsaxlokk – Luqa –Valletta
Bologna – Ancona	Dzelzceļš	Modernizācija

Reina – Alpi

PIELĀGOŠANA:

Genova – Milano – Lugano – Basel

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

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

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI

Genova	Osta	Ostas starpsavienojumi
Genova - Milano/Novara - CH robeža	Dzelzceļš	Pētījumi; darbi sāksies pirms 2020. gada
Basel – Antwerpen/ Rotterdam - Amsterdam	Iekšējie ūdensceļi	Darbi labākai navigācijai
Karlsruhe - Basel	Dzelzceļš	Notiek darbi
Frankfurt - Mannheim	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Liège	Dzelzceļš	Ostas un lidostas dzelzceļa savienojums
Rotterdam – Zevenaar	Dzelzceļš	Notiek pētījumi, modernizācija

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Dzelzceļš	Notiek darbi
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - DE robeža	Dzelzceļš	Modernizācija

Atlantijas okeāns

PIELĀGOŠANA:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Ātrgaitas dzelzceļš Sines/ Lisboa – Madrid	Dzelzceļš, ostas	Notiek pētījumi un darbi, modālā starpsavienojuma modernizācija Sines/Lisboa ostās
Ātrgaitas dzelzceļš Porto – Lisboa	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Dzelzceļa savienojums Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Dzelzceļš	Pārrobežu posms: notiek darbi
Dzelzceļa savienojums Bergara – San Sebastián – Bayonne	Dzelzceļš	Paredzams, ka tiks pabeigts ES 2016. gadā un FR 2020. gadā
Bayonne – Bordeaux	Dzelzceļš	Notiek sabiedriskā apspriešana
Bordeaux – Tours	Dzelzceļš	Notiek darbi
Paris	Dzelzceļš	Dienvidu ātrgaitas apvedceļš
Baudrecourt – Mannheim	Dzelzceļš	Modernizācija
Baudrecourt – Strasbourg	Dzelzceļš	Darbi turpinās, jāpabeidz līdz 2016. gadam
Le Havre – Paris	Iekšējie ūdensceļi	Modernizācija
Le Havre – Paris	Dzelzceļš	Pētījumi, modernizācija
Le Havre	Ostas, dzelzceļš	Pētījumi un darbi saistībā ar ostas jaudu, jūras maģistrālēm un starpsavienojumiem

Ziemeļjūra – Vidusjūra

PIELĀGOŠANA:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Corcaigh/Cork – Baile Atha Cliath/Dublin – Belfast	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi; Baile Atha Cliath/Dublin starpsavienojums (DART)
Belfast	Ostas, multimodālie savienojumi	Modernizācija
Glasgow – Edinburgh	Dzelzceļš	Modernizācija
Manchester – Liverpool	Dzelzceļš	Modernizācija un elektrifikācija, tostarp Ziemeļu mezgla modernizācija
Birmingham – Reading – Southampton	Dzelzceļš	Kravas dzelzceļa līnijas modernizācija
Baile Atha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Ostas, dzelzceļš	Pētījumi un darbi saistībā ar ostas jaudu, jūras maģistrālēm un starpsavienojumiem
Dunkerque	Osta	Multimodālo platformu un starpsavienojumu turpmāka attīstība
Calais – Paris	Dzelzceļš	Priekšizpēte
Bruxelles/Brussel	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi (saistībā ar parastās un ātrgaitas līnijas dienvidu un ziemeļu savienojumu)
Felixstowe – Midlands	Dzelzceļš, osta, multimodālas platformas	Dzelzceļa modernizācija, starpsavienojumi, osta, multimodālas platformas
Maas, tostarp Maaswerken	Iekšējie ūdensceļi	Modernizācija
Albertkanaal/ Canal Bocholt–Herentals	Iekšējie ūdensceļi	Modernizācija
Rhine–Scheldt koridors: Volkeraklock un Kreeka-klock, Krammerlock un Lock Hansweert	Iekšējie ūdensceļi	Slūžas: notiek pētījumi
Terneuzen	Jūra	Slūžas: notiek pētījumi; darbi
Terneuzen – Gent	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi, modernizācija
Zeebrugge	Osta	Slūžas: pētījumi, starpsavienojumi (pētījumiun darbi)
Antwerpen	Jūras osta, dzelzceļš	Slūžas: notiek pētījumi; osta: starpsavienojumi (tostarp otrā dzelzceļa piekļuve Antverpenes ostai)
Rotterdam – Antwerpen	Dzelzceļš	Dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijas modernizācija

▼B

Kanāls Seine – Nord; Seine – Escaut	Iekšējie ūdensceļi	Notiek pētījumi un darbi; modernizācija, tostarp pārrobežu un multimodālie savienojumi
Dunkerque – Lille	Iekšējie ūdensceļi	Notiek pētījumi
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	Iekšējie ūdensceļi	Modernizācija
Ūdensceļu modernizācija – Wallonia	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi, modernizācija, intermodālie savienojumi
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Dzelzceļš	Notiek darbi
Antwerpen – Namur – Luksemburgas robeža – Francijas robeža	Dzelzceļš	Dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijas modernizācija
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Dzelzceļš	Modernizācija
Dzelzceļa savienojumi Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rhin – Rhône)	Dzelzceļš	Notiek pētījumi un darbi
Lyon	Dzelzceļš	Austrumu apvedceļš: notiek pētījumi un darbi
Kanāls Saône – Moselle/Rhin	Iekšējie ūdensceļi	Notiek priekšizpēte
Rhône	Iekšējie ūdensceļi	Modernizācija
Marseille–Fos osta	Osta	Starpsavienojumi un multimodāli termināļi
Lyon – Avignon – Port de Marseille – Fos	Dzelzceļš	Modernizācija

Reina – Donava

PIELĀGOŠANA:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA robeža

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

IEPRIEKŠ DEFINĒTI POSMI, TOSTARP PROJEKTI:

Dzelzceļa savienojums Strasbourg – Kehl Appenweier	Dzelzceļš	Darbi Appenweier starpsavienojumā
Karlsruhe – Stuttgart – München	Dzelzceļš	Notiek pētījumi un darbi
Ostrava/ Přerov – Žilina – Košice – UA robeža	Dzelzceļš	Modernizācija, multimodālas platformas

▼B

Zlín – Žilina	Autoceļš	Autoceļa pārrobežu posms
München – Praha	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Nürnberg – Praha	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Dzelzceļš	Notiek pētījumi un darbi
Salzburg – Wels	Dzelzceļš	Pētījumi
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Dzelzceļa savienojums Wels – Wien	Dzelzceļš	Paredzēts pabeigt līdz 2017. gadam
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Dzelzceļš	Pētījumi par ātrgaitas dzelzceļu (tostarp savienojumu pielāgošana starp šīm trim pilsētām)
Budapest – Arad	Dzelzceļš	Pētījumi par ātrgaitas dzelzceļa tīklu starp Budapest un Arad
Komárom – Komárno	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi un darbi saistībā ar pārrobežu tiltu
Arad – Braşov – Bucureşti – Constanta	Dzelzceļš	Konkrētu posmu modernizācija; pētījumi par ātrgaitas dzelzceļu
Main – Main – Donau – Canal	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi un darbi saistībā ar vairākiem posmiem un šaurajām vietām; iekšējo ūdensceļu ostas: multimodālie starpsavienojumi ar dzelzsceļu
Slavonski Brod	Osta	Pētījumi un darbi
Giurgiu, Galaţi	Osta	Multimodālo platformu un savienojumu ar iekšzemi tālāka attīstīšana: pētījumi un darbi
Danube (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina)	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi un darbi saistībā ar vairākiem posmiem un šaurajām vietām; iekšējo ūdensceļu ostas: multimodāli starpsavienojumi
Sava	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi un darbi saistībā ar vairākiem posmiem un šaurajām vietām (tostarp pārrobežu tilts)
Bucureşti – Dunăre kanāls	Iekšējie ūdensceļi	Pētījumi un darbi
Constanţa	Ostas, jūras maģistrāles	Ostas savienojumi, jūras maģistrāles (tostarp arī ledus laušanas pakalpojumi)
Craiova – Bucureşti	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi

3) **Citi pamattīkla posmi**

Sofia — bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas (FYROM) robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Sofia — Serbijas (SRB) robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Timişoara – Serbijas robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Wrocław – Praha	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Pētījumi

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Pārrobežu posms	Autoceļš	Darbi
Brno – AT robeža	Pārrobežu posms	Autoceļš	Modernizācija
Budapest – Zvolen	Pārrobežu posms	Autoceļš	Modernizācija
Budapest – SRB robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Pētījumi
Botnijas koridors: Luleå – Oulu	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Iasi–Moldovas Republikas robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Notiek pētījumi un darbi
Suceava–Ukrainas robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Prioritārie projekti, kā definēts Lēmuma Nr. 661/2010/ES III pielikumā (Prague – Linz, jauna lielas caurlaides spējas dzelzceļa līnija: centrālos Pirenejus šķērsojoša līnija, "Dzelzs Reina" (Rheidt–Antwerpen))	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Târgu Neamt–Ungheni	Pārrobežu posms	Autoceļš	Modernizācija
Marijampolė–Kybartai (LT/RU robeža)	Pārrobežu posms	Autoceļš	Modernizācija
Vilnius–LT/BY robeža	Pārrobežu posms	Autoceļš	Modernizācija
Ioannina – Kakavia (EL/AL robeža)	Pārrobežu posms	Autoceļš	Pētījumi
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (EL/FYROM robeža)	Pārrobežu posms	Autoceļš	Modernizācija
Serres – Promahonas – EL/BG robeža	Pārrobežu posms	Autoceļš	Notiek darbi
Alexandroupoli – Kipoi – EL/TR robeža	Pārrobežu posms	Autoceļš	Pētījumi un darbi
Dubrovnik – HR/ME robeža	Pārrobežu posms	Autoceļš	Darbi
Kędzierzyn Koźle – Chałupki–granica	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	Darbi
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	Problemātiskais posms	Dzelzsceļš, jūras maģistrāles	Notiek darbi (tostarp ostas un multimodālo platformu)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Problemātiskais posms	Dzelzceļš	Pētījumi
Rail Egnatia	Problemātiskais posms	Dzelzceļš	Notiek pētījumi
Sundsvall – Umeå – Luleå	Problemātiskais posms	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Zagreb – SR robeža	Problemātiskais posms	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
A Coruña – Madrid (ātrgaitas dzelzceļa pasažieru pārvadāšanas pakalpojumi)	Problemātiskais posms	Dzelzceļš	Notiek darbi

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Darbi
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Darbi
Bothnian – Kiruna – NO robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija
Dzelzceļa savienojums Sionainn/Shannon – Faing/ Foynes – Gabhal Luimnigh/ Limerick savienojums	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi
Ātrgaitas līnija 2	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi saistībā ar ātrgaitas līniju London – Midlands
UA robeža – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Darbi
Rīga – RU/BY robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija
Vilnius – BY robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija, lidostu starpsavienojumi
Kybartai – Kaunas	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija
Tallinn – Tartu – Koidula – RU robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi saistībā ar ātrgaitas dzelzceļu
Bordeaux – Toulouse	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi saistībā ar ātrgaitas dzelzceļu
Helsinki – Oulu	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Posmu modernizācija
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Brunsbüttel – Kiel (Nord-Ostsee–kanāls)	Pārējais pamattīkls	Iekšējie ūdensceļi	Navigācijas stāvokļa uzlabošana
Cardiff – Bristol – London	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija, tostarp Crossrail
Alba–Iulia – Turda – Dej – Suceava – Paşcani – Iaşi	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
București – Buzău	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi un remonts un savienojumi ar iekšzemi
Ruhr area – Münster – Osnabrück – Hamburg	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Münster – Lünen posma modernizācija (divu sliežu ceļu dzelzceļa līnija)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi un darbi
Ploieşti–Suceava	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Pētījumi
Heraklion	Pārējais pamattīkls	Lidosta, kombinētā transporta infrastruktūra/ sistēmas	Pētījumi un būvniecības darbi, modernizācija un attīstības infrastruktūra, multimodālie savienojumi
Huelva – Sevilla	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Notiek darbi
Fredericia–Frederikshavn	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	Modernizācija, tostarp elektrifikācija
Barcelona – Valencia – Livorno	Pārējais pamattīkls	Jūras maģistrāles	Modernizācija

II DAĻA

SARAKSTS AR INFRASTRUKTŪRAS PRIORITĀRAJIEM KORIDORIEM UN APGABALIEM ENERĢĒTIKAS NOZARĒ

1. **Prioritārie elektroenerģijas koridori**

1) Jūras elektrotīkli ziemeļu jūrās ("*NSOG*"): integrēta jūras elektrotīkla pilnveidošana un saistītie starpsavienojumi Ziemeļu jūrā, Īrijas jūrā, Lamanšā, Baltijas jūrā un kaimiņu ūdeņos, lai pārvadītu elektroenerģiju, kas iegūta no atjaunojamiem jūras energoavotiem, uz patēriņa centriem un krātuvēm un palielinātu pārrobežu elektroenerģijas apmaiņu.

Iesaistītās dalībvalstis: Apvienotā Karaliste, Beļģija, Dānija, Francija, Īrija, Luksemburga, Nīderlande, Vācija, Zviedrija.

2) Ziemeļu–dienvidu elektrotīklu starpsavienojumi Rietumeiropā ("*NSI West Electricity*"): starpsavienojumi starp reģiona dalībvalstīm un Vidusjūras reģionu, tostarp Ibērijas pussalu, jo īpaši, lai integrētu no atjaunojamiem enerģijas avotiem iegūtu elektroenerģiju un stiprinātu iekšējā tīkla infrastruktūras ar mērķi veicināt reģiona tirgus integrāciju.

Iesaistītās dalībvalstis: Apvienotā Karaliste, Austrija, Beļģija, Francija, Itālija, Īrija, Luksemburga, Malta Nīderlande, Portugāle, Spānija, Vācija.

3) Ziemeļu–dienvidu elektroenerģijas starpsavienojumi Austrumeiropas vidienē un dienvidos ("*NSI East Electricity*"): starpsavienojumi un iekšējās līnijas ziemeļu–dienvidu un austrumu–rietumu virzienā, lai pabeigtu iekšējā tirgus izveidi un integrētu no atjaunojamiem energoavotiem saražoto enerģiju.

Iesaistītās dalībvalstis: Austrija, Bulgārija, Čehijas Republika, Grieķija, Horvātija, Itālija, Kipra, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Ungārija, Vācija;

4) Baltijas jūras enerģijas tirgus starpsavienojuma plāns elektroenerģijas jomā ("*BEMIP Electricity*"): starpsavienojumi starp dalībvalstīm Baltijas jūras reģionā un attiecīgi iekšējā tīkla infrastruktūras nostiprināšana, lai novērstu Baltijas valstu izolētību, veicinātu tirgus integrāciju, *inter alia* strādājot pie atjaunojamo energoresursu integrācijas reģionā.

Iesaistītās dalībvalstis: Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija un Zviedrija.

▼B

2. **Prioritārie gāzes koridori**

1) Ziemeļu–dienvidu gāzes starpsavienojumi Rietumeiropā ("*NSI West Gas*"): gāzes infrastruktūra ziemeļu–dienvidu gāzes plūsmām Rietumeiropā, lai vēl vairāk diversificētu piegādes maršrutus un palielinātu gāzes piegādājamību īstermiņā.

Iesaistītās dalībvalstis: Apvienotā Karaliste, Beļģija, Dānija, Francija, Itālija, Īrija, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Portugāle, Spānija, Vācija.

2) Ziemeļu–dienvidu gāzes starpsavienojumi Austrumeiropas vidienē un dienvidos ("*NSI East Gas*"): gāzes infrastruktūra reģionāliem savienojumiem Baltijas jūras reģionā, Adrijas un Egejas jūras reģionā, Vidusjūras reģiona austrumos un Melnās jūras reģionā un starp šiem reģioniem un piegādes avotu diversifikācijas un piegāžu drošības veicināšanai.

Iesaistītās dalībvalstis: Austrija, Bulgārija, Čehijas Republika, Grieķija, Horvātija, Itālija, Kipra, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Ungārija, Vācija.

3) Dienvidu gāzes koridors ("*SGC*"): infrastruktūra gāzes pārvadīšanai no Kaspijas baseina, Vidusāzijas, Tuvajiem austrumiem un Vidusjūras baseina austrumiem uz Savienību, lai palielinātu gāzes piegāžu diversifikāciju.

Iesaistītās dalībvalstis: Austrija, Bulgārija, Horvātija, Čehija, Kipra, Francija, Vācija, Grieķija, Ungārija, Itālija, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija.

4) Baltijas enerģētikas tirgus starpsavienojuma plāns gāzes jomā ("*BEMIP Gas*"): gāzes infrastruktūra, lai novērstu trīs Baltijas valstu un Somijas izolētību un atkarību no viena piegādātāja, attiecīgi stiprinātu iekšējā tīkla infrastruktūras un palielinātu piegāžu diversifikāciju un drošību Baltijas jūras reģionā.

Iesaistītās dalībvalstis: Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija un Zviedrija.

3. **Prioritārās tematiskās jomas**

1) Viedtīklu ieviešana: viedtīklu tehnoloģiju ieviešana visā Savienībā, lai efektīvi integrētu visu elektrotīklam pieslēgto lietotāju paradumus un rīcību, jo īpaši elektroenerģijas ražošana lielos apjomos no atjaunojamiem vai decentralizētiem enerģijas avotiem un patērētāju reakcija pieprasījuma veidā.

Iesaistītās dalībvalstis: visas;

2) Elektromaģistrāles: līdz 2020. gadam izveido pirmās elektromaģistrāles, lai izveidotu tādu elektromaģistrāļu sistēmu visā Savienībā, kura spētu:

a) pielāgoties tam, ka aizvien pieaugs no vēja saražotās enerģijas pārpalikums Ziemeļu jūrā un Baltijas jūrā un ap šīm jūrām, kā arī palielināsies atjaunojamo energoresursu ražošana Austrumeiropā, Dienvideiropā un arī Ziemeļāfrikā;

b) savienot šos jaunos enerģijas ražošanas centrus ar lielākajiem uzglabāšanas centriem Ziemeļvalstīs, Alpu reģionā un citos reģionos, kuros ir lielākie patēriņa centri; un

c) tikt galā ar arvien mainīgāku un decentralizētāku elektroenerģijas apgādi un elastīgu pieprasījumu.

Iesaistītās dalībvalstis: visas;

▼B

3) Oglekļa dioksīda pārrobežu tīkls: izveidot infrastruktūru, kas domāta oglekļa dioksīda transportēšanai starp dalībvalstīm un kaimiņu trešām valstīm, lai ņemtu vērā oglekļa dioksīda uztveršanas un uzglabāšanas ieviešanu.

Iesaistītās dalībvalstis: visas.

III DAĻA

FINANŠU INSTRUMENTU NOTEIKUMI, NOSACĪJUMI UN PROCEDŪRAS

Mērķis un pamatojums

Ar EISI saistīto finanšu instrumentu mērķis ir veicināt infrastruktūras projektu piekļuvi projektu finansējumam un korporatīvajam finansējumam, izmantojot Savienības finansējumu kā sviru.

Finanšu instrumenti palīdz finansēt kopēju interešu projektus ar skaidru Eiropas pievienoto vērtību, kā arī veicina lielāku privāta sektora iesaisti šādu projektu ilgtermiņa finansējumā transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarēs, tostarp platjoslas tīkli.

Finanšu instrumenti tiek izmantoti vidēja un ilga termiņa projektu finansējuma vajadzībām un sniegs lielākas priekšrocības tirgus ietekmes, administratīvās efektivitātes un resursu izmantošanas ziņā.

Infrastruktūru ieinteresētajām pusēm, piemēram, finansētājiem, publiskās varas iestādēm, infrastruktūras pārvaldniekiem, celtniecības uzņēmumiem un operatoriem tie nodrošinās saskaņotu, uz tirgu vērstu Savienības finansiālās palīdzības rīku kopumu.

Finanšu instrumentus veido:

a) aizdevumu un garantiju instruments, ko papildina riska sadales instrumenti, tostarp kredītkvalitātes uzlabošanas mehānismi projektu obligācijām ("parāda instruments"); un

b) kapitāla vērtspapīru instruments ("kapitāla vērtspapīru instruments"),

kas palīdzēs pārvarēt tirgus ierobežojumus, uzlabojot infrastruktūras ieguldījumu finansējumu un/vai riska profilus. Tas, savukārt, veicinās uzņēmumu un citu saņēmēju piekļuvi aizdevumiem, garantijām, pašu kapitālam un citiem privātā finansējuma veidiem.

Pirms parāda un kapitāla vērtspapīru instrumentu izstrādes pabeigšanas Komisija veiks *ex–ante* novērtējumu saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012. Esošo, salīdzināmo finanšu instrumentu novērtējums, attiecīgos gadījumos, veicina minēto izvērtējumu.

I. **Parāda instruments**

1. *Vispārīgi noteikumi*

Parāda instrumenta mērķis ir veicināt Eiropas parādkapitāla tirgu trūkumu novēršanu, piedāvājot parāda finansējumam riska dalīšanu. Parāda finansējumu sniedz pilnvarotas vienības vai specializētas ieguldījumu struktūras prioritāru vai subordinētu parādu vai garantiju formā.

▼B

Parāda instrumentu veido riska dalīšanas instruments aizdevumiem un garantijām un projektu obligāciju iniciatīva. Turklāt projekta veicinātāji var meklēt iespēju piesaistīt kapitāla vērtspapīru finansējumu, izmantojot Kapitāla vērtspapīru instrumentu.

a. Riska dalīšanas instruments aizdevumiem un garantijām

Riska dalīšanas instrumentu aizdevumiem un garantijām izstrādā, lai radītu pilnvarotajām vienībām papildu riska uzņemšanās spējas. Tas pilnvarotajām vienībām dod iespēju izsniegt fondētu un nefondētu subordinētu un prioritāru parādu projektiem un korporācijām, lai sekmētu veicinātāju piekļuvi banku finansējumam. Ja parāda finansējums ir subordinēts, tam ir zemāka prioritāte par augstākās prioritātes parādu, bet augstāka prioritāte par kapitāla vērtspapīru finansējumu un ar to saistītu finansējumu.

Nefondēts subordinētais parāda finansējums nepārsniedz 30 % no emitētā augstākās prioritātes parāda kopējās summas.

Augstākās prioritātes parāda finansējums, kas sniegts, izmantojot parāda instrumentu, nepārsniedz 50 % no kopējā augstākās prioritātes parāda finansējuma, ko sniedz pilnvarota vienība vai specializēta ieguldījumu struktūra.

b. Projektu obligāciju iniciatīva

Risku sadales instruments projektu obligācijām tiek veidots kā subordinēts parāda finansējums, lai veicinātu finansējuma pieejamību projektu uzņēmumiem, kuri piesaista augstākās prioritātes parāda finansējumu obligāciju formā. Šī kredītkvalitātes uzlabošanas instrumenta mērķis ir palīdzēt augstākās prioritātes parādam iegūt ieguldījumu kategorijas kredītreitingu.

Tam ir zemāka prioritāte nekā augstākās prioritātes parāda finansējumam, bet augstāka prioritāte par kapitāla vērtspapīru finansējumu un ar to saistītu finansējumu.

Subordinētais parāda finansējums nepārsniedz 30 % no emitētā augstākās prioritātes parāda kopējās summas.

2. *Finanšu parametri un svira*

Riska un ieņēmumu sadales parametrus nosaka tā, lai varētu sasniegt konkrētus politikas mērķus, tostarp mērķtiecīgi pievēršoties konkrētu projektu kategorijām, vienlaicīgi saglabājot parāda instrumenta uz tirgu orientēto pieeju.

Paredzētā parāda instrumenta svira — definēta kā kopējais finansējums (proti, Savienības ieguldījums plus ieguldījumi no citiem finanšu avotiem) dalīts ar Savienības ieguldījumu — paredzams robežās no 6 līdz 15, atkarībā no attiecīgo darbību veida (riska pakāpes, iecerētajiem saņēmējiem un attiecīgā parāda finansējuma).

3. *Kombinēšana ar citiem finansējuma avotiem*

Parāda instrumenta finansējumu var kombinēt ar citiem turpmāk uzskaitītajiem nošķirtiem budžeta ieguldījumiem, ievērojot Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012 izklāstītos noteikumus un attiecīgo juridisko pamatu:

a) citas EISI daļas;

b) citi instrumenti, programmas un Savienības budžeta pozīcijas;

c) dalībvalstis, tostarp reģionālās un vietējās varas iestādes, kas vēlas ieguldīt savus resursus vai resursus, kas pieejami no kohēzijas politikas fondiem, nemainot instrumenta būtību.

▼B

4. *Īstenošana*

Pilnvarotās vienības

Pilnvarotās vienības izraugās saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

Īstenošanu saskaņā ar netiešas pārvaldības režīmu var veikt, dodot pilnvarotajām vienībām tiešas pilnvaras. Attiecībā uz instrumentiem saskaņā ar tiešām pilnvarām (t.i., netiešās pārvaldības režīmā) pilnvarotās vienības pārvalda Savienības ieguldījumu parāda instrumentā un ir partneri riska sadalē.

Turklāt var paredzēt izveidot specializētas ieguldījumu struktūras, lai ļautu apvienot dažādu ieguldītāju ieguldījumus. Savienības ieguldījumu var subordinēt citu ieguldītāju ieguldījumam.

Struktūra un īstenošana

Instrumenta struktūru pielāgo finanšu instrumentu vispārīgiem noteikumiem, kas izklāstīti Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

Parāda instrumenta detalizētus īstenošanas noteikumus un nosacījumus, tostarp attiecībā uz pārraudzību un kontroli, paredz nolīgumā starp Komisiju un attiecīgo pilnvaroto vienību, ņemot vērā šajā pielikumā un Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012 paredzētos noteikumus.

Fiduciārais konts

Lai pārvaldītu Savienības ieguldījumu un no tā gūtos ieņēmumus, pilnvarotā vienība izveido fiduciāro kontu.

5. *Savienības ieguldījuma izmantošana*

Savienības ieguldījumu izmanto:

a) ar risku saistītiem uzkrājumiem;

b) lai apmaksātu nolīgtās maksas un izdevumus, kas saistīti ar parāda instrumenta izveidi un pārvaldību, tostarp tā novērtēšanu un atbalsta darbības, kas noteiktas atbilstīgi Regulai (ES, Euratom) Nr. 966/2012 un tirgus praksei. Administratīvās un ar darbības rezultātiem saistītās maksas, ko maksā pilnvarotajai vienībai, nepārsniedz attiecīgi 2 % un 3 % no Savienības ieguldījuma, ko faktiski izmanto individuālām darbībām, pamatojoties uz Komisijas un pilnvaroto vienību starpā atzītu metodiku, kas balstīta uz izmaksām;

c) tieši saistītām atbalsta darbībām.

6. *Cenošana, risks un ieņēmumu sadale*

Parāda instrumentam ir cena, ko maksā saņēmējs, atbilstīgi piemērojamiem noteikumiem un pilnvaroto vienību vai specializēto ieguldījumu struktūru kritērijiem un saskaņā ar tirgus paraugpraksi.

Pilnvaroto vienību tiešo pilnvaru gadījumā riska sadales modeli atspoguļo riska atlīdzības, ko pilnvarotā struktūra iekasē no aizņēmējiem, atbilstīgā sadalē starp Savienību un pilnvaroto vienību.

Specializēto ieguldījumu struktūru gadījumā riska sadales modeli atspoguļo riska atlīdzības, ko specializētā ieguldījumu struktūra iekasē no tās aizņēmējiem, atbilstīgā sadalē starp Savienību un pārējiem ieguldītājiem.

▼B

Neatkarīgi no izvēlētā riska sadales modeļa pilnvarotā vienība vienmēr uzņemas daļu no definētā riska un vienmēr uzņemas pilnu atlikušā riska daļu.

Maksimālais riska apjoms, ko sedz Savienības budžets, nepārsniedz 50 % no parāda instrumenta mērķa parādportfeļa. specializēto ieguldījuma struktūru mērķapjomam piemēro maksimālo riska ierobežojumu 50 % apjomā.

7. *Pieteikšanās un apstiprināšanas procedūra*

Pieteikumus nosūta attiecīgi pilnvarotajai vienībai vai specializētajai ieguldījumu struktūrai saskaņā ar to standarta pieteikšanās procedūrām. Pilnvarotās vienības un specializētās ieguldījumu struktūras apstiprina projektus saskaņā ar to iekšējām procedūrām.

8. *Parāda instrumenta darbības ilgums*

Savienības ieguldījuma parāda instrumentā pēdējo daļu Komisija piešķir līdz 2020. gada 31. decembrim. Parāda finansējuma faktisko apstiprināšanu pilnvarotās vienības vai specializētās ieguldījumu struktūras pabeidz līdz 2022. gada 31. decembrim.

9. *Termiņa izbeigšanās*

Parāda instrumentam piešķirto Savienības ieguldījumu atmaksā uz attiecīgo fiduciāro kontu, kad parāda finansējumam pienāk termiņš vai tas tiek atmaksāts. Fiduciārajā kontā uztur pietiekamus līdzekļus, lai segtu ar parāda instrumentu saistītas maksas vai riskus līdz tā termiņa beigām.

10. *Pārskati*

Par pārskatu sniegšanas metodēm attiecībā uz parāda instrumenta īstenošanu vienojas Komisija un pilnvarotā vienība ar nolīgumu atbilstīgi Regulai (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

Turklāt Komisija ar pilnvaroto vienību atbalstu līdz 2023. gadam katru gadu sniedz Eiropas Parlamentam un Padomei pārskatu par īstenošanu, pastāvošajiem tirgus apstākļiem saistībā ar instrumenta izmantošanu, informāciju par atjauninātajiem projektiem un paredzētajiem projektiem, tostarp informāciju par dažādās procedūras stadijās esošiem projektiem, vienlaicīgi respektējot konfidencialitāti un jutīgu tirgus informāciju saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 140. panta 8. punktu.

11. *Pārraudzība, kontrole un izvērtējums*

Komisija pārrauga parāda instrumenta īstenošanu, tostarp pēc vajadzības veicot pārbaudes klātienē, un veic verifikāciju un kontroli saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

12. *Atbalsta darbības*

Parāda instrumenta īstenošanu var atbalstīt ar atbalsta pasākumu kopumu. Tie, citu pasākumu starpā, var ietvert tehnisko un finansiālo palīdzību; pasākumus kapitāla devēju informēšanai un privāto ieguldītāju piesaistīšanas shēmas.

Eiropas Investīciju banka pēc Eiropas Komisijas vai attiecīgo dalībvalstu lūguma sniedz tehnisko palīdzību, tostarp palīdzību kopīgu interešu projektu finansējuma strukturēšanā, tostarp tādu, ar kuriem īsteno pamattīkla koridorus, kas uzskaitīti I daļā. Šāda tehniskā palīdzība ietver arī atbalstu administrācijām, lai attīstītu pienācīgas institucionālās spējas.

▼B

II. **Kapitāla vērtspapīru instruments**

1. *Vispārīgi noteikumi*

Kapitāla vērtspapīru instrumenta mērķis ir palīdzēt pārvarēt Eiropas kapitāla tirgu trūkumus, sniedzot kapitāla vērtspapīru ieguldījumus un tiem līdzīgus ieguldījumus.

Savienības ieguldījumu maksimālās summas ierobežojumi ir šādi:

— 33 % no kapitāla vērtspapīru finansējuma mērķapmēra, vai

— Savienības līdzieguldījums projektā nepārsniedz 30 % no sabiedrības kopējā pašu kapitāla.

Turklāt projekta veicinātāji var meklēt iespēju piesaistīt parāda finansējumu, izmantojot parāda instrumentu.

2. *Finanšu parametri un svira*

Ieguldījumu parametrus nosaka tā, lai varētu sasniegt specifiskus politikas mērķus, tostarp mērķtiecīgi pievēršoties konkrētu infrastruktūras projektu kategorijām, vienlaicīgi saglabājot šī instrumenta uz tirgu orientēto pieeju.

Paredzētā kapitāla vērtspapīru instrumenta svira — definēta kā kopējais finansējums (proti, Savienības ieguldījums plus visi citu ieguldītāju ieguldījumi) dalīts ar Savienības ieguldījumu — sagaidāms, ka vidēji būs robežās no 5 līdz 10, atkarībā no tirgus īpatnībām.

3. *Kombinēšana ar citiem finansējuma avotiem*

Kapitāla vērtspapīru instrumenta finansējumu var kombinēt ar citiem turpmāk uzskaitītajiem nošķirtiem budžeta ieguldījumiem, ievērojot Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 un attiecīgā juridiskā pamata noteikumus:

a) citas EISI daļas;

b) citi instrumenti, programmas un Savienības budžeta pozīcijas; un

c) dalībvalstis, tostarp reģionālās un vietējās varas iestādes, kas vēlas ieguldīt savus resursus vai resursus, kas pieejami no kohēzijas politikas fondiem, nemainot instrumenta būtību.

4. *Īstenošana*

Pilnvarotās vienības

Pilnvarotās vienības izraugās saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

Īstenošanu saskaņā ar netiešas pārvaldības režīmu var veikt, dodot pilnvarotajām vienībām tiešas pilnvaras. Attiecībā uz instrumentiem saskaņā ar tiešām pilnvarām (t.i., netiešās pārvaldības režīmā) pilnvarotās vienības pārvalda Savienības ieguldījumu kapitāla vērtspapīru instrumentā.

Turklāt var paredzēt izveidot specializētas ieguldījumu struktūras, lai ļautu apvienot dažādu ieguldītāju ieguldījumus. Savienības ieguldījumu var subordinēt citu ieguldītāju ieguldījumam.

▼B

Pienācīgi pamatotos gadījumos, lai sasniegtu konkrētus politikas mērķus, pilnvarotā vienība var sniegt Savienības ieguldījumu konkrētam projektam kā līdzieguldījumu.

Struktūra un īstenošana

Instrumenta struktūru pielāgo finanšu instrumentu vispārīgiem noteikumiem, kas izklāstīti Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

Kapitāla vērtspapīru instrumenta detalizētus īstenošanas noteikumus un nosacījumus, tostarp attiecībā uz tā pārraudzību un kontroli, paredz nolīgumā starp Komisiju un attiecīgo pilnvaroto vienību, ņemot vērā šajā pielikumā un Regulā (ES, Euratom) Nr. 966/2012 paredzētos noteikumus.

Fiduciārais konts

Lai pārvaldītu Savienības ieguldījumu un no tā gūtos ieņēmumus, pilnvarotā vienība izveido fiduciāro kontu.

5. *Savienības ieguldījuma izmantošana*

Savienības ieguldījumu izmanto:

a) līdzdalībām kapitāla vērtspapīros;

b) lai apmaksātu nolīgtās maksas un izdevumus, kas saistīti ar kapitāla vērtspapīru instrumenta izveidi un pārvaldību, tostarp tā izvērtēšanu, kas noteikti atbilstīgi Regulai (ES, Euratom) Nr. 966/2012 un tirgus praksei; un

c) tieši saistītām atbalsta darbībām.

6. *Cenošana, risks un ieņēmumu sadale*

Atlīdzība par kapitāla vērtspapīriem ietver parastos atdeves komponentus, ko piešķir kapitāla vērtspapīru ieguldītājiem, un ir atkarīga no pamatā esošo ieguldījumu gūtajiem rezultātiem.

7. *Pieteikšanās un apstiprināšanas procedūra*

Pieteikumus nosūta attiecīgi pilnvarotajai vienībai vai specializētajai ieguldījumu struktūrai saskaņā ar to standarta pieteikšanās procedūrām. Pilnvarotās vienības un specializētās ieguldījumu struktūras apstiprina projektus saskaņā ar to iekšējām procedūrām.

8. *Kapitāla vērtspapīru instrumenta darbības ilgums*

Savienības ieguldījuma kapitāla vērtspapīru instrumentā pēdējo daļu Komisija piešķir līdz 2020. gada 31. decembrim. Kapitāla vērtspapīru ieguldījumu faktisko apstiprināšanu pilnvarotās vienības vai specializētās ieguldījumu struktūras pabeidz līdz 2022. gada 31. decembrim.

9. *Termiņa izbeigšanās*

Kapitāla vērtspapīru instrumentam piešķirto Savienības ieguldījumu atmaksā uz attiecīgo fiduciāro kontu, kad ieguldījumi tiek izbeigti vai tiem citādi pienāk termiņš. Fiduciārajā kontā uztur pietiekamus līdzekļus, lai segtu ar kapitāla vērtspapīru instrumentu saistītas maksas vai riskus, līdz tam pienāk termiņš.

10. *Pārskati*

Par ikgadēju pārskatu sniegšanas metodēm attiecībā uz kapitāla vērtspapīru instrumenta īstenošanu vienojas Komisija un pilnvarotā vienība ar nolīgumu atbilstīgi Regulai (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

▼B

Turklāt Komisija, ar pilnvaroto vienību atbalstu, līdz 2023. gadam katru gadu ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par īstenošanu saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) Nr. 966/2012 140. panta 8. punktu.

11. *Pārraudzība, kontrole un novērtējums*

Komisija pārrauga kapitāla vērtspapīru instrumenta īstenošanu, tostarp pēc vajadzības veicot pārbaudes klātienē, un veic verifikāciju un kontroli saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012.

12. *Atbalsta darbības*

Kapitāla vērtspapīru instrumenta īstenošanu var atbalstīt ar atbalsta pasākumu kopumu. Tie, citu pasākumu starpā, var ietvert tehnisko un finansiālo palīdzību; pasākumus kapitāla nodrošinātāju informēšanai, un privāto ieguldītāju piesaistīšanas shēmas.

IV DAĻA

KONKRĒTU TRANSPORTA MĒRĶU INDIKATĪVI PROCENTI

Budžeta resursus, kas minēti 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā, izņemot tos, kas piešķirti programmas atbalsta darbībām, sadala konkrētiem transporta mērķiem, kā definēts 4. panta 2. punktā, turpmāk minētajā veidā:

a) novērst problemātiskos posmus, uzlabot dzelzceļa savstarpējo izmantojamību, izveidot savienojumus trūkstošajos posmos un, jo īpaši, uzlabot pārrobežu posmus – 80 %;

b) nodrošināt ilgtspējīgas un efektīvas transporta sistēmas ilgtermiņā, lai sagatavotos nākotnē gaidāmajām transporta plūsmām un lai visiem transporta veidiem radītu dekarbonizācijas iespēju, pārejot uz inovatīvām, energoefektīvām transporta tehnoloģijām ar zemu oglekļa emisiju līmeni, vienlaikus uzlabojot transporta drošību – 5 %;

c) optimizēt transporta režīmu integrāciju un savstarpējos savienojumus un veicināt transporta pakalpojumu sadarbspēju, vienlaicīgi nodrošinot transporta infrastruktūru pieejamību un ņemot vērā 10. panta 2. punkta b) apakšpunkta vi) punktā noteikto maksimālo summu attiecībā uz transportlīdzeklī esošo SESAR sistēmu, RIS, VTIMIS un ITS autotransporta nozarei – 15 %.

No Kohēzijas fonda pārvietoto summu EUR 11 305 500 000 apmērā pilnībā izmanto projektiem, ar ko īsteno pamattīklu, vai projektiem un horizontālajām prioritātēm, kas identificētas šī pielikuma I daļā.

V DAĻA

VISPĀRĒJO IEVIRŽU SARAKSTS, KURAS JĀŅEM VĒRĀ, NOSAKOT PIEŠĶIRŠANAS KRITĒRIJUS

Nosakot piešķiršanas kritērijus saskaņā ar 17. panta 5. punktu, ņem vērā vismaz šādas vispārējās ievirzes:

a) projektu izstrādes darbības gatavība;

b) ierosinātā īstenošanas plāna pamatojums;

c) attiecīgos gadījumos, Savienības atbalsta stimulējošā ietekme uz publiskajiem un privātajiem ieguldījumiem;

▼B

d) vajadzība pārvarēt finansiālus šķēršļus, piemēram, tirgus finansējuma trūkums;

e) attiecīgos gadījumos, ekonomiskā, sociālā, klimata un vides ietekme, un pieejamība;

f) attiecīgos gadījumos, pārrobežu dimensija.

▼M1

VI DAĻA

TRANSPORTA NOZARES FINANSĒJUMA PRIORITĀTES DAUDZGADU UN GADA DARBA PROGRAMMĀM

1. **Finansējuma prioritātes daudzgadu darba programmām**

1.1. Finansējuma prioritātes mērķim novērst problemātiskos posmus, uzlabot dzelzceļa savstarpējo izmantojamību, veidot savienojumus trūkstošajos posmos un jo īpaši uzlabot pārrobežu posmus:

i) iepriekš definēti projekti par pamattīkla koridoriem (dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi, autoceļi, jūras un iekšzemes ostas);

ii) iepriekš definēti projekti par pārējām pamattīkla daļām (dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi, autoceļi, jūras un iekšzemes ostas);

iii) dzelzceļa savstarpējā izmantojamība;

iv) *ERTMS* ieviešana.

1.2. Finansējuma prioritātes mērķim nodrošināt ilgtspējīgas un efektīvas transporta sistēmas ilgtermiņā, lai sagatavotos nākotnē gaidāmajām transporta plūsmām un lai visiem transporta veidiem radītu dekarbonizācijas iespēju, pārejot uz inovatīvām, energoefektīvām transporta tehnoloģijām ar zemu oglekļa emisiju līmeni, vienlaikus uzlabojot transporta drošību:

i) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana visos transporta veidos, koncentrējoties uz dekarbonizāciju, drošību un inovatīvām tehnoloģijām, lai veicinātu tīkla ilgtspējību, ekspluatāciju, pārvaldību, pieejamību, multimodalitāti un efektivitāti;

ii) droša un aizsargāta infrastruktūra, tostarp drošas un aizsargātas stāvvietas autoceļu pamattīklā.

1.3. Finansējuma prioritātes mērķim optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbspēju, vienlaikus nodrošinot transporta infrastruktūru pieejamību:

i) Eiropas vienotā gaisa telpa (*SESAR*);

ii) upju informācijas pakalpojumi;

iii) inteliģenta transporta sistēma autoceļiem;

iv) kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmas;

v) jūras maģistrāles;

▼M1

vi) darbības, ar ko īsteno transporta infrastruktūru pamattīkla mezglos, tostarp pilsētu mezglos;

vii) multimodālo loģistikas platformu savienojumi un attīstība.

1.4. Programmas atbalsta darbības

2. **Finansējuma prioritātes gada darba programmām**

2.1. Finansējuma prioritātes mērķim novērst problemātiskos posmus, uzlabot dzelzceļa savstarpējo izmantojamību, veidot savienojumus trūkstošajos posmos un jo īpaši uzlabot pārrobežu posmus:

i) dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un autotransporta projekti par pamattīklu, tostarp savienojumi ar iekšzemes un jūras ostām un lidostām, kā arī ostu attīstība;

ii) iepriekš definēti projekti par pamattīklu (dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi, autoceļi, jūras un iekšzemes ostas);

iii) projekti Eiropas transporta tīkla savienošanai ar kaimiņvalstu infrastruktūras tīkliem, jo īpaši saistībā ar pārrobežu posmiem (dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi, autoceļi, jūras un iekšzemes ostas).

2.2. Finansējuma prioritātes mērķim nodrošināt ilgtspējīgas un efektīvas transporta sistēmas ilgtermiņā, lai sagatavotos nākotnē gaidāmajām transporta plūsmām un lai visiem transporta veidiem radītu dekarbonizācijas iespēju, pārejot uz inovatīvām, energoefektīvām transporta tehnoloģijām ar zemu oglekļa emisiju līmeni, vienlaikus uzlabojot transporta drošību:

i) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana, izņemot daudzgadu darba programmā paredzētās;

ii) kravu pārvadājumu pakalpojumi;

iii) darbības dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu.

2.3. Finansējuma prioritātes mērķim optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbspēju, vienlaikus nodrošinot transporta infrastruktūru pieejamību:

i) telemātikas lietojumprogrammas, izņemot daudzgadu darba programmā paredzētās;

ii) darbības transporta infrastruktūras labākai pieejamībai personām ar invaliditāti;

iii) darbības, ar ko īsteno transporta infrastruktūru pamattīkla mezglos, tostarp pilsētu mezglos;

iv) multimodālo loģistikas platformu savienojumi un attīstība.

2.4. EISI finanšu instrumenti:

i) finanšu instrumentu ieguldījums, kā noteikts 14. pantā un EISI regulas pielikuma III daļā;

ii) programmas atbalsta darbības inovatīviem finanšu instrumentiem.

▼B

II PIELIKUMS

"*PELIKUMS*

SĀKOTNĒJO KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORU UZSKAITĪJUMS

	Dalībvalstis	Galvenie maršruti (1)	Kravu pārvadājumu koridoru izveide:
Reina – Alpi	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Milan– Genoa	Līdz 2013. gada 10. novembrim
Ziemeļjūra – Vidusjūras	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerenp–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	Līdz 2013. gada 10. novembrim
Skandināvija – Vidusjūra	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)–Malmö–København–Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Līdz 2015. gada 10. novembrim
Atlantijas okeāns	PT, ES, FR, DE (+)	Sines–Lisboa/Leixões — Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian–Irun– Bordeaux–Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines–Elvas/Algeciras	Līdz 2013. gada 10. novembrim
Baltija jūra – Adrijas jūra	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/ Trieste/ /Bologna/ Ravenna Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	Līdz 2015. gada 10. novembrim
Vidusjūra	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería–Valencia/Algeciras/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turin–Milano–Verona–Padova/Venezia–Trieste/Koper– Ljubljana–Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)–Zagreb (+)–Budapest–Zahony (Ungārijas–Ukrainas robeža)	Līdz 2013. gada 10. novembrim
Austrumi/ Vidusjūras austrumu daļa	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București–Constanta Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)–Praha–Vienna/ Bratislava–Budapest — Vidin–Sofia–Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgārijas–Turcijas robeža)/ Promachonas–Thessaloniki–Athína–Patras (*)	Līdz 2013. gada 10. novembrim

▼B

	Dalībvalstis	Galvenie maršruti ([1])	Kravu pārvadājumu koridoru izveide:
Ziemeļjūra – Baltijas jūra ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/ Hamburg ([+])/ Amsterdam ([+])/Rotterdam/ Antwerpen–Aachen/Berlin–Warsaw–Terespol (Polijas–Baltkrievijas robeža)/ Kaunas–Riga (*)–Tallinn (*)	Līdz 2015. gada 10. novembrim
Reina – Donava ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Nürnberg–Wels Strasbourg–Stuttgart–München–Salzburg–Wels–Wien–Bratislava–Budapest–Arad– Braşov /Craiova– Bucureşti – Constanţa Čierna and Tisou (Slovākijas/ Ukrainas robeža)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha–München/Nürnberg	Līdz 2020. gada 10. novembrim

([1]) '/' nozīmē alternatīvus maršrutus. Saskaņā ar TEN–T pamatnostādnēm Atlantijas un Vidusjūras koridori nākotnē būtu jāpapildina ar Sines/Algeciras–Madrid–Paris kravas pārvadājumu asi, kurā ir centrālos Pirenejus šķērsojošs zemais tunelis.

(+) Šādi marķētus maršrutus [+] iekļauj attiecīgajos koridoros vēlākais 3 gadus pēc šajā tabulā norādītā izveides datuma. Pastāvošās struktūras, kas definētas šīs regulas 8. pantā un 13. panta 1. punktā, pielāgo ar papildu dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldnieku līdzdalību attiecīgajos koridoros. Šī iekļaušana balstās uz tirgus izpēti un tajā ņem vērā esošo pasažieru un kravu transporta aspektu atbilstīgi šīs regulas 14. panta 3. punktam.

(*) Šādi marķētus maršrutus* iekļauj attiecīgajos koridoros vēlākais 5 gadus pēc šajā tabulā norādītā izveides datuma. Pastāvošās struktūras, kas definētas šīs regulas 8. pantā un 13. panta 1. punktā, pielāgo ar papildu dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldnieku līdzdalību attiecīgajos koridoros. Šī iekļaušana balstās uz tirgus izpēti un tajā ņem vērā esošo pasažieru un kravu transporta aspektu atbilstīgi šīs regulas 14. panta 3. punktam.

(°) Līdz Rail Baltic līnijas ar 1435 mm nominālo sliežu platumu īstenošanai šī koridora izveidē un darbībā ņem vērā dažāda sliežu platuma sistēmu īpatnības.

(‡) Šī koridora izveide balstās uz tirgus izpēti un tajā ņem vērā esošo pasažieru un kravu transporta aspektu atbilstīgi šīs regulas 14. panta 3. punktam. Posmu "Čierna un Tisou (Slovākijas/ Ukrainas robeža)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha" izveido līdz 2013. gada 10. novembrim."