Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B** **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 1316/2013,**

annettu 11 päivänä joulukuuta 2013,

Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Komission delegoitu asetus (EU) N:o 275/2014, annettu 7 päivänä tammikuuta 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 1316/2013,

annettu 11 päivänä joulukuuta 2013,

Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 172 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([2]),

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([3]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun saavuttamiseksi ja jotta edistettäisiin työpaikkojen luomista Eurooppa 2020 -strategian tavoitteiden mukaisesti, unioni tarvitsee ajanmukaisen ja tehokkaan infrastruktuurin, joka edistää unionin ja sen eri alueiden välisiä yhteyksiä ja niiden yhdentymistä liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen osalta. Näillä yhteyksillä on määrä helpottaa henkilöiden, tavaroiden, pääomien ja palvelujen vapaata liikkuvuutta. Euroopan laajuisilla verkoilla olisi helpotettava rajatylittäviä yhteyksiä, lujitettava taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta sekä edistettävä kilpailukykyisemmän sosiaalisen markkinatalouden luomista ja ilmastonmuutoksen torjuntaa.

(2) Tällä asetuksella perustetulla Verkkojen Eurooppa -välineellä tavoitellaan investointien nopeuttamista Euroopan laajuisten verkkojen alalla ja vipuvaikutusta rahoituksen hankkimiseksi sekä julkiselta että yksityiseltä sektorilta samalla, kun parannetaan oikeusvarmuutta ja noudatetaan teknologianeutraaliuden periaatetta. Verkkojen Eurooppa -välineen olisi autettava hyödyntämään täysin liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen välistä synergiaa, mikä tehostaisi unionin toimia ja mahdollistaisi käyttöönottokustannusten optimoinnin.

([1]) EUVL C 143, 22.5.2012, s. 116.
([2]) EUVL C 277, 13.9.2012, s. 125.
([3]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 19. marraskuuta 2013 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä),

▼B

(3) Komissio on arvioinut, että Euroopan laajuisten verkkojen investointitarve liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla on vuoteen 2020 ulottuvalla kaudella 970 000 miljoonaa euroa.

(4) Tässä asetuksessa vahvistetaan Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanemiseksi vuosina 2014–2020 rahoituspuitteet, jotka ovat 33 242 259 000 euroa käypinä hintoina ja joita Euroopan parlamentti ja neuvosto pitävät ensisijaisena ohjeenaan vuosittaisessa talousarviomenettelyssä talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2 päivänä marraskuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen ([1]) 17 kohdan mukaisesti.

(5) Verkkojen Eurooppa -välineelle osoitettujen talousarviovarojen käytön optimoimiseksi komission tulisi pystyä Verkkojen Eurooppa -välineen väliarvioinnin jälkeen ehdottamaan määrärahojen siirtoa liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen välillä. Tällainen ehdotus olisi tehtävä osana vuotuista talousarviomenettelyä.

(6) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1301/2013 ([2]) perustetusta koheesiorahastosta siirretty 11 305 500 000 euron määrä käypinä hintoina olisi käytettävä talousarviovarojen sitomiseen rahoitusvälineisiin tämän asetuksen nojalla vasta 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen.

(7) Suorituskykyisen liikenne- ja energiainfrastruktuuriverkoston perustaminen on yksi 12 avaintoimesta, jotka komissio on määritellyt 13 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyssä tiedonannossaan Sisämarkkinoiden toimenpidepaketti – 12 viputekijää kasvun vauhdittamiseksi ja luottamuksen lisäämiseksi – ”Yhdessä uuteen kasvuun”.

(8) Komissio on omalta osaltaan sitoutunut sisällyttämään ilmastonmuutoksen unionin meno-ohjelmiin ja osoittamaan vähintään 20 prosenttia unionin talousarviosta ilmastoon liittyviin tavoitteisiin. On tärkeää varmistaa, että yhteistä etua koskevien hankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja toteutuksessa edistetään ilmastonmuutoksen hillitsemistä ja siihen sopeutumista sekä riskien ennaltaehkäisyä ja hallintaa. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien infrastruktuuri-investointien olisi edistettävä siirtymistä vähähiiliseen sekä ilmastonmuutosta ja katastrofeja sietävään talouteen ja yhteiskuntaan, samalla kun otetaan huomioon luonnonhaitoista tai väestörakenteen ongelmista kärsivien alueiden, erityisesti syrjäisimpien alueiden ja saaristoalueiden, erityispiirteet. Verkkojen Eurooppa -välineellä olisi erityisesti liikenne- ja energia-aloilla osaltaan edistettävä hiilestä irtautumista koskevia unionin keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteita.

([1]) EUVL C 420, 20.12.2013, s. 1.

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1301/2013, annettu 17 päivänä marraskuuta 2013, koheesiorahastosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1084/2006 kumoamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 289).

▼B

(9) Euroopan parlamentti piti 8 päivänä kesäkuuta 2011 antamassaan päätöslauselmassa ”Sijoittamisesta tulevaisuuteen: uusi monivuotinen rahoituskehys kilpailukykyistä, kestävää ja osallistavaa Euroopan unionia varten” ([1]) tärkeänä varmistaa unionin digitaalistrategian nopea täytäntöönpano ja jatkaa pyrkimyksiä, joiden päämääränä on tarjota kaikille unionin kansalaisille mahdollisuus käyttää nopeita internet-yhteyksiä vuoteen 2020 mennessä myös vähemmän kehittyneillä alueilla. Euroopan parlamentti korosti, että tehokkaaseen liikenneinfrastruktuuriin investoiminen on keskeistä, jotta Eurooppa voi puolustaa kilpailukykyään ja valmistella pohjaa kriisin jälkeiselle pitkän aikavälin talouskasvulle, ja että Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on elintärkeä sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan varmistamiselle, ja se tarjoaa merkittävää unionin tasolla saatavaa lisäarvoa. Euroopan parlamentti totesi kannassaan myös, että TEN-T-verkot olisi sen mukaisesti asetettava monivuotisessa rahoituskehyksessä painopistealueeksi ja että TEN-T-verkoille myönnettäviä varoja olisi lisättävä. Lisäksi Euroopan parlamentti korosti, että on tarpeen maksimoida unionin rahoituksen vaikutukset sekä Euroopan rakenne- ja investointirahastojen ja rahoitusvälineiden tarjoamat mahdollisuudet rahoittaa keskeisiä kansallisia ja rajatylittäviä ensisijaisia eurooppalaisia energiainfrastruktuurihankkeita, ja painotti, että Euroopan unionin talousarviosta on osoitettava huomattavasti määrärahoja tämän alan innovatiivisiin rahoitusvälineisiin.

(10) Olisi edistettävä verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusvälineiden ja muiden unionin rahastojen välistä synergiaa, jotta voidaan rahoittaa infrastruktuureja rajatylittävillä alueilla osana verkkojen kehittämistä kokonaisuutena.

(11) Komissio hyväksyi 28 päivänä maaliskuuta 2011 valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, jäljempänä ’valkoinen kirja’. Valkoisen kirjan tavoitteena on vähentää vuoteen 2050 mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Infrastruktuurin osalta valkoisessa kirjassa asetetaan tavoitteeksi, että vuoteen 2030 mennessä luodaan täysin toimintavalmis koko unionin laajuinen TEN-T:n multimodaalinen ydinverkko. Yhteentoimivuutta voitaisiin edistää innovatiivisin ratkaisuin. Lisäksi valkoisen kirjan tavoitteena on multimodaalisten logistiikkaketjujen suorituskyvyn optimointi esimerkiksi hyödyntämällä energiatehokkaampia liikennemuotoja entistä laajemmin. Sen vuoksi valkoisen kirjan päämääriä ovat TEN-T-politiikan osalta seuraavat: yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarankuljetuksista olisi siirrettävä muihin liikennemuotoihin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä; nykyisen suurnopeusrataverkon pituus olisi kolminkertaistettava vuoteen 2030 mennessä, ja vuoteen 2050 mennessä valtaosa keskipitkän matkan matkustajaliikenteestä olisi hoidettava rautateitse; kaikki ydinverkkoon kuuluvat lentoasemat olisi vuoteen 2050 mennessä yhdistettävä rautatieverkkoon ja kaikki merisatamat rautateiden tavaraliikenteeseen ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiliikennejärjestelmään.

([1]) EUVL C 380 E, 11.12.2012, s. 89.

▼B

(12) Euroopan parlamentti korosti kestävästä tulevaisuudesta liikenteelle 6 päivänä heinäkuuta 2010 antamassaan päätöslauselmassa ([1]), että tehokas liikennepolitiikka edellyttää rahoituskehystä, joka on asianmukainen esiin tulevien haasteiden kannalta, ja että liikenteelle ja liikkuvuudelle tällä hetkellä tarkoitettuja resursseja on sen vuoksi lisättävä; lisäksi se katsoi, että oli tarpeen luoda väline, jolla sovitetaan yhteen ja optimoidaan liikennealan eri rahoituslähteiden sekä kaikkien unionin tasolla käytettävissä olevien rahoitusvälineiden ja -mekanismien käyttöä.

(13) Neuvosto vahvisti 11 päivänä kesäkuuta 2009 annettuihin päätelmiinsä sisältyvässä Euroopan laajuisen liikenneverkon politiikkaa koskevassa katsauksessa, että on tarpeen investoida edelleen liikenneinfrastruktuureihin, jotta varmistettaisiin TEN-T:n asianmukainen kehittäminen kaikissa liikennemuodoissa perustana sisämarkkinoille ja kilpailukyvylle, unionin taloudelliselle, yhteiskunnalliselle ja alueelliselle yhteenkuuluvuudelle ja yhteyksille naapurimaihin, keskittyen näin saatavaan Euroopan tason lisäarvoon. Neuvosto korosti myös, että yhteisön on mahdollistettava tarvittava rahoitus houkutellakseen investointeja TEN-T-hankkeisiin ja erityisesti otettava huomioon rahoitussuunnittelukehyksen asettamat institutionaaliset rajoitukset riittävän rahoitustuen antamisessa TEN-T-budjetista ensisijaisille hankkeille, joihin kuuluu merkittäviä rajat ylittäviä osuuksia ja joiden toteuttaminen jatkuisi vuoden 2013 jälkeen. Neuvoston mielestä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen perustuvia lähestymistapoja olisi tässä yhteydessä kehitettävä edelleen ja tuettava tarvittaessa.

(14) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 ([2]) vahvistetaan valkoisessa kirjassa asetettujen tavoitteiden pohjalta Euroopan laajuisten liikenneverkkojen suuntaviivat, joissa yksilöidään Euroopan laajuisten verkkojen infrastruktuuri, täsmennetään siltä edellytettävät vaatimukset sekä säädetään niiden toteuttamista koskevista toimenpiteistä. Näiden suuntaviivojen mukaisesti ydinverkko olisi saatava valmiiksi vuoteen 2030 mennessä siten, että luodaan uutta infrastruktuuria ja parannetaan merkittävästi olemassa olevaa infrastruktuurin tasoa ja ennalleen palauttamista.

(15) Jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuurisuunnitelmien analyysin perusteella komissio arvioi liikenteen investointitarpeiden määräksi koko Euroopan laajuisessa liikenneverkossa 500 000 miljoonaa euroa vuosina 2014–2020. Tästä noin 250 000 miljoonaa euroa on tarpeen investoida TEN-T-ydinverkkoon.

(16) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 ([3]) säädettyjen rautateiden tavaraliikennekäytävien ja tämän asetuksen liitteessä I olevan I osan mukaisten ydinverkon käytävien maantieteellinen sijoittuminen olisi tarvittaessa varmistettava ottaen huomioon asianomaisten välineiden tavoitteet,

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

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä marraskuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (Katso tämän virallisen lehden sivu 1).

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22).

▼B

jotta vähennetään hallinnollisia rasitteita ja järkeistetään rautatieinfrastruktuurin kehittäminen ja käyttö. Rautateiden tavaraliikennekäytäviin olisi sovellettava ainoastaan asetuksen (EU) N:o 913/2010 säännöksiä, myös niiden sijoittumisen muutosten osalta.

(17) Helmikuussa 2009 käynnistetyn TEN-T-politiikan uudelleentarkastelun yhteydessä on perustettu erityinen asiantuntijaryhmä, joka tukee komission työskentelyä sekä tarkastelee Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoitusstrategiaa ja rahoitusnäkymiä. Asiantuntijaryhmä nro 5 hyödynsi ulkopuolisten asiantuntijoiden asiantuntemusta eri aloilta. Näitä olivat infrastruktuurin haltijat, infrastruktuurin suunnittelijat, kansallisen, alueellisen ja paikallistason edustajat, ympäristöasiantuntijat sekä korkeakoulujen ja yksityisen sektorin edustajat. Heinäkuussa 2010 annetussa asiantuntijaryhmän nro 5 loppuraportissa ([1]) on 40 suositusta, joista jotkin on otettu huomioon tässä asetuksessa. Tuossa raportissa suositellaan muun muassa, että komissio loisi vakiopuitteet unionin avustusten sekä TEN-T:n julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien yhdistelemiseksi siten, että katetaan sekä koheesiorahasto että TEN-T-budjetti.

(18) Kokemus vuosia 2007–2013 koskevasta monivuotisesta rahoituskehyksestä on osoittanut, että eräillä jäsenvaltioilla, jotka ovat oikeutettuja koheesiorahastosta saatavaan rahoitukseen, on voitettavanaan merkittäviä esteitä, jotka haittaavat sellaisten vaativien rajatylittävien liikenneinfrastruktuurihankkeiden toteuttamista aikataulussa, joihin liittyy merkittävä unionin lisäarvo, ja jotka haittaavat myös unionin varojen tehokasta käyttöä. Merkittävän unionin lisäarvon tarjoavien liikennehankkeiden, erityisesti rajatylittävien hankkeiden, toteuttamisen parantamiseksi olisi sen vuoksi siirrettävä osa koheesiorahaston määrärahoista (11 305 500 000 euroa) käytettäväksi liikenteen ydinverkon liikennehankkeiden tai horisontaalisiin painopisteisiin liittyvien liikennehankkeiden rahoitukseen jäsenvaltioissa, jotka ovat Verkkojen Eurooppa -välineen perusteella oikeutettuja koheesiorahastosta saatavaan rahoitukseen. Rahoituskelpoisten hankkeiden valinta olisi alkuvaiheessa toteutettava noudattaen koheesiorahaston kansallista määrärahajakoa. Komission olisi autettava koheesiorahastosta saatavaan rahoitukseen oikeutettuja jäsenvaltioita niiden pyrkiessä laatimaan asianmukaisia hankesuunnitelmia, erityisesti parantamalla kyseisten julkishallinnon tahojen institutionaalisia valmiuksia ja järjestämällä lisäehdotuspyyntöjä samalla kun se varmistaa hankkeiden valintamenettelyn avoimuuden.

(19) Yksinomaan koheesiorahaston rahoitukseen oikeutetuissa jäsenvaltioissa käytettäviksi tarkoitettuja koheesiorahastosta siirrettyä 11 305 500 000 euron määrää ei olisi käytettävä sellaisten toimien rahoittamiseen, jotka hyödyntävät liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen välistä synergiaa ja edistävät monialaisten ehdotuspyyntöjen johdosta syntyneitä, yhteistä etua koskevia hankkeita.

(20) Institutionaaliset ja hallinnolliset valmiudet ovat ehdottomia ennakkoedellytyksiä, jotta Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteet ovat tosiasiallisesti saavutettavissa. Komission olisi mahdollisuuksien mukaan tarjottava asianmukaisia välineitä, joilla tuetaan hankkeiden suunnittelua ja täytäntöönpanoa asianomaisessa jäsenvaltiossa.

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

▼B

(21) Komissio yksilöi 17 päivänä marraskuuta 2010 päivätyssä tiedonannossaan ”Energiainfrastruktuurien painopisteet vuodelle 2020 ja sen jälkeen – Suunnitelma integroitua eurooppalaista energiaverkkoa varten” ensisijaiset käytävät, jotka ovat välttämättömiä, jotta unioni voisi saavuttaa vuoteen 2020 mennessä kunnianhimoiset energia- ja ilmastotavoitteensa energian sisämarkkinoiden toteuttamiseksi, varmistaa energian toimitusvarmuus, mahdollistaa uusiutuvien energialähteiden integroiti verkkoon sekä valmistella verkkoja hiilen poistamiseen energiajärjestelmästä vuoden 2020 jälkeen.

(22) Euroopan energiainfrastruktuurin uudenaikaistaminen ja laajentaminen sekä verkkojen yhteenliittäminen yli rajojen sekä jäsenvaltioiden energiahuollon eristyneisyyden lopettaminen edellyttävät vielä laajoja investointeja, jotta voidaan saavuttaa kilpailukykyä, kestävyyttä ja toimitusvarmuutta koskevat unionin energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet kustannustehokkaasti. Komission arvion mukaan energiainfrastruktuuriin tarvitaan vuoteen 2020 mennessä 1 000 000 miljoonan euron investoinnit, mukaan lukien noin 200 000 miljoonan euron investointi sähkön ja kaasun siirto- ja varastointi-infrastruktuureihin, joita pidetään koko Euroopan kannalta merkittävänä. Neuvostolle esitetyn komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ”Energiainfrastruktuurin investointitarpeet ja -vajeet” mukaan Euroopan tason merkittäviin hankkeisiin tarkoitetuista investoinneista noin 100 000 miljoonan euron investoinnit ovat vaarassa jäädä käyttämättä lupien myöntämiseen, sääntelyyn ja rahoitukseen liittyvien esteiden vuoksi.

(23) Koska tulevaisuuden energiainfrastruktuurin rakentamiselle on jo kiireinen tarve, ja investointien määrä on lisääntynyt huomattavasti aikaisemmasta, tarvitaan jyrkkää muutosta siinä, miten energiainfrastruktuuria tuetaan unionin tasolla. Neuvosto totesi 28 päivänä helmikuuta 2011 antamissaan päätelmissään energiakäytävien olevan Euroopan painopistealueita.

(24) Helmikuun 4 päivänä 2011 kokoontunut Eurooppa-neuvosto kehotti komissiota järkeistämään ja parantamaan energia-alan lupamenettelyjä ja edistämään investointeja houkuttelevia sääntelypuitteita. Se korosti, että markkinoiden olisi vastattava suurimmasta osasta investointeja kattamalla kustannukset tariffien avulla. Eurooppa-neuvosto totesi, että hankkeisiin, jotka ovat perusteltuja toimitusvarmuuden tai solidaarisuuden näkökulmasta mutta joille ei onnistuta hankkimaan riittävästi markkinapohjaista rahoitusta, tarvitaan julkista rahoitusta. Lisäksi se korosti tarvetta nykyaikaistaa ja laajentaa Euroopan energiainfrastruktuuria sekä liittää verkot yhteen yli rajojen, jotta jäsenvaltioiden välinen solidaarisuus toimisi käytännössä, saataisiin toteutettua vaihtoehtoisia toimitus- ja kauttakulkureittejä ja energialähteitä ja jotta uusiutuvat energialähteet voisivat kehittyä ja kilpailla perinteisten lähteiden rinnalla. Se painotti, että energian sisämarkkinat olisi toteutettava vuoteen 2014 mennessä, jolloin maakaasua ja sähköä voitaisiin siirtää vapaasti, ja että vuoden 2015 jälkeen mikään jäsenvaltio ei saisi olla eristyksissä Euroopan kaasu- ja sähköverkoista eikä minkään jäsenvaltion energiavarmuus saisi vaarantua asianmukaisten yhteenliitäntöjen puuttumisen vuoksi. Tämän asetuksen nojalla hyväksyttävissä ensimmäisissä kahdessa vuotuisessa

▼B

työohjelmassa olisi asetettava etusijalle yhteistä etua koskevat hankkeet ja niihin liittyvät toimet, joilla pyritään lopettamaan energiahuoltoon liittyvä eristyneisyys ja poistamaan energia-alan pullonkaulat ja jotka tähtäävät energian sisämarkkinoiden toteuttamiseen.

(25) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 347/2013 ([1]) yksilöidään Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien painopisteet, jotka on tarpeen panna täytäntöön vuoteen 2020 mennessä, jotta voidaan saavuttaa unionin energia- ja ilmastopolitiikan tavoitteet, vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti yksilöidään yhteistä etua koskevia hankkeita, jotka ovat tarpeen näiden painopisteiden toteuttamiseksi, sekä säädetään lupien myöntämistä, julkisen sektorin osallistumista ja sääntelyä koskevista toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on nopeuttaa ja/tai helpottaa tällaisten hankkeiden toteuttamista, mukaan lukien perusteet, joilla määritetään tällaisten hankkeiden yleinen kelpoisuus saada unionin rahoitustukea.

(26) Televiestinnästä on yhä enemmän muotoutumassa internetperustaisia infrastruktuureja, joissa laajakaistaverkkoinfrastruktuurit aktivoivat käyttämään digitaalipalveluja monissa yhteiskunnan toiminnoissa. Internetistä on muodostumassa pääasiallinen foorumi viestinnälle, liiketoiminnalle, julkisten ja yksityisten palvelujen tarjonnalle sekä sosiaaliselle ja kulttuuriselle yhteenkuuluvuudelle. Lisäksi etäresurssipalvelut (”pilvipalvelut”) ja etäsovelluspalvelut ovat kehittymässä tietojenkäsittelyn uusiksi toimintamalleiksi. Sen vuoksi kaikkialla käytettävissä olevan nopean internetyhteyden ja innovatiivisten digitaalipalvelujen saatavuus Euroopan laajuisesti on välttämätöntä talouskasvulle ja sisämarkkinoille.

(27) Nykyaikaiset ja nopeat internetverkostot ovat ratkaisevan tärkeä infrastruktuuri niille Euroopan yritysten tietoliikenneyhteyksille, erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten, jäljempänä ’pk-yritykset’, osalta, jotka haluavat käyttää etäresurssipalveluja parantaakseen kustannustehokkuuttaan. Olisi toteutettava toimia unionin Verkkojen Eurooppa -välineestä laajakaistalle antaman tuen ja kaikkien muiden käytettävissä olevien tukilähteiden, kuten kansallisten laajakaistasuunnitelmien, yhteensovittamisen parantamiseksi, jotta vältetään infrastruktuurien päällekkäisyys, estetään yksityisten investointien syrjäyttäminen ja parannetaan valmiuksia luoda uusia investointimahdollisuuksia ja edistää kustannuksia pienentävien toimenpiteiden toteuttamista.

(28) Eurooppa 2020 -strategiassa vaaditaan Euroopalle digitaalistrategiaa, joka tarjoaa sellaiset vakaat oikeudelliset puitteet, jotka kannustavat investoimaan avoimeen ja kilpailukykyiseen nopeaan internetinfrastruktuuriin ja siihen liittyviin palveluihin. Tavoitteena olisi oltava, että Euroopalla olisi huipputeknologian perustuvat maailman nopeimmat laajakaistayhteydet vuoteen 2020 mennessä.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 347/2013, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2013, Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien suuntaviivoista ja päätöksen N:o 1364/2006/EY kumoamisesta sekä asetusten (EY) N:o 713/2009, (EY) N:o 714/2009 ja (EY) N:o 715/2009 muuttamisesta (EUVL L 115, 25.4.2013, s. 39).

▼B

(29) Neuvosto totesi 31 päivänä toukokuuta 2010, että unionin olisi sijoitettava tarvittavat voimavarat nopeisiin ja ultranopeisiin internetyhteyksiin ja yhteentoimiviin sovelluksiin perustuvien digitaalisten sisämarkkinoiden kehittämiseen ja että tehokkaat ja kilpailukykyiset investoinnit seuraavan sukupolven laajakaistaverkkoihin ovat välttämättömiä innovoinnin, kuluttajien valintojen ja unionin kilpailukyvyn kannalta ja voivat edistää parempaa elämänlaatua paremman terveydenhoidon, turvallisemman liikenteen, uusien median mahdollisuuksien sekä tavaroiden, palvelujen ja tiedon helpomman saatavuuden avulla, erityisesti yli rajojen.

(30) Yksityisellä sektorilla olisi oltava johtava asema laajakaistaverkkojen rakentamisessa ja nykyaikaistamisessa, ja tämän tueksi olisi luotava kilpailuun perustuvat ja investointimyönteiset sääntelypuitteet. Jos yksityiset investoinnit eivät riitä, jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet digitaalistrategian tavoitteiden saavuttamiseksi. Laajakaistalle annettava julkinen rahoitustuki olisi rajattava rahoitusvälineisiin niitä ohjelmia tai aloitteita varten, joissa keskitytään sellaisiin hankkeisiin, joita yksityinen sektori ei voi yksin rahoittaa, mikä on varmistettava etukäteisarvioinnilla, jossa todetaan markkinoiden puutteet tai epäoptimaaliset investointiolosuhteet.

(31) Näin ollen on erityisen tärkeää kannustaa nopeiden ja ultranopeiden laajakaistaverkkojen unionin laajuista käyttöönottoa teknologiariippumattomuuden periaatteen mukaisesti ja edistää Euroopan laajuisten digitaalisten palvelujen kehitystä ja käyttöönottoa. Rahoitusvälineillä tehtävät julkiset investoinnit nopeisiin ja ultranopeisiin laajakaistaverkkoihin eivät saa vääristää kilpailua eivätkä jarruttaa investointeja. Niitä olisi käytettävä yksityisten investointien houkuttelemiseen ja niihin olisi turvauduttava vain tapauksissa, joissa investointi ei ole kaupallisesti houkuttelevaa.

(32) Unionin rahoitustuen tehokkuuden ja vaikutusten lisäämiseksi, yksityisten investointien houkuttelemiseksi ja yksittäisten hankkeiden erityisvaatimuksiin vastaamiseksi tarvitaan erilaisia täytäntöönpanomenetelmiä, eri suuruisia rahoitusosuuksia ja erilaisia rahoitusvälineitä.

(33) Televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavassa asetuksessa määritellään perusteet, joiden mukaisesti yleistä etua koskevat hankkeet voivat saada tukea tämän asetuksen nojalla.

(34) Horisontti 2020 on tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelma ([1]), jossa käsitellään muun muassa yhteiskunnallisiin haasteisiin annettavia vastauksia (esim. älykäs, ympäristöystävällinen, esteetön ja integroitu liikenne; turvallinen, puhdas ja tehokas energia; tieto- ja viestintäteknologia terveyspalveluissa, hallinnossa ja kestävässä kehityksessä). Ohjelman tavoitteena on löytää suoria

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1291/2013, annettu 11 päivänä marraskuuta 2013, tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmasta ”Horisontti 2020” (2014–2020) ja päätöksen N:o 1982/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 104).

▼B

ratkaisuja Eurooppa 2020 -strategiassa yksilöityihin haasteisiin tukemalla toimintaa, joka kattaa koko kirjon tutkimuksesta markkinoihin. Horisontti 2020:n mukaisesti tuetaan innovaatioketjua sen kaikissa vaiheissa, erityisesti lähimpänä markkinoita olevia toimia, käyttämällä muun muassa innovatiivisia rahoitusvälineitä. Unionin rahoituksen vaikutuksen tehostamiseksi ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi Verkkojen Eurooppa -välineeseen sisältyy tiiviin synergian kehittäminen Horisontti 2020:n kanssa.

(35) Komissio esitti 20 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyssä tiedonannossaan ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020” toimia turvallisen infrastruktuurin varmistamiseksi avaintekijänä tieliikenneonnettomuuksien vähentämisessä 50 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. Verkkojen Eurooppa -välineellä olisi näin ollen varmistettava, että unionin rahoitusta koskevissa pyynnöissä täytetään turvallisuusvaatimukset, -suositukset ja -tavoitteet, jotka on vahvistettu unionin tieliikenneturvallisuutta koskevassa asiaankuuluvassa lainsäädännössä. Verkkojen Eurooppa -välineen toimivuuden arvioinnissa olisi otettava huomioon onnettomuuksien väheneminen unionin tieliikenneverkossa.

(36) Unioni ja useimmat jäsenvaltiot ovat vammaisten oikeuksia koskevan yleissopimuksen osapuolia, ja loputkin jäsenvaltiot ratifioivat parhaillaan kyseistä sopimusta. Asianomaisten hankkeiden toteutuksessa on tärkeää, että niiden eritelmissä otetaan huomioon yleissopimuksen mukaiset vammaisten henkilöiden pääsyedellytykset.

(37) Vaikka huomattava osa Eurooppa 2020 -strategian investoinneista voidaan saada aikaan markkinoilta tai sääntelytoimenpiteillä, rahoitushaasteet saattavat edellyttää julkisia toimia ja unionin tukea avustuksina ja innovatiivisina rahoitusvälineinä.

(38) Unionin talousarvion käytön optimoimiseksi avustukset olisi kohdennettava niihin hankkeisiin, jotka saavat riittämättömästi rahoitusta yksityiseltä sektorilta.

(39) Rautatiehankkeilta ei olisi evättävä mahdollisuutta saada tämän asetuksen mukaisia avustuksia sillä perusteella, että ne tuottavat tuloja pakollisina maksuina Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU ([1]) nojalla.

(40) Finanssipoliittiset toimet, joita on toteutettu monissa jäsenvaltioissa, johtavat tai ovat jo johtaneet siihen, että viranomaiset alkavat tarkastella uudelleen infrastruktuuri-investointiohjelmiaan. Tätä taustaa vasten julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia on pidetty tehokkaana keinona toteuttaa infrastruktuurihankkeita, joilla varmistetaan eräiden toimintatavoitteiden toteutuminen; tällaisia tavoitteita ovat esimerkiksi ilmastonmuutoksen torjuminen,

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

▼B

vaihtoehtoisten energialähteiden käytön ja energia- ja resurssitehokkuuden edistäminen sekä kestävän liikenteen ja laajakaistaverkkojen käyttöönoton tukeminen. Komissio sitoutui 19 päivänä marraskuuta 2009 päivätyssä tiedonannossaan ”Yksityisten ja julkisten investointien lisääminen elpymisen ja pitkän aikavälin rakennemuutoksen edistämiseksi: julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien kehittäminen” parantamaan tällaisten kumppanuuksien rahoituksen saatavuutta laajentamalla olemassa olevien rahoitusvälineiden soveltamisalaa.

(41) Komissio korosti 19 päivänä lokakuuta 2010 päivätyssä tiedonannossaan ”EU:n talousarvion kokonaistarkastelu”, että pitkän aikavälin kaupallisia mahdollisuuksia tarjoavien hankkeiden pääperiaatteena olisi käyttää unionin varoja yhdessä rahoitus- ja pankkisektorin kanssa, erityisesti Euroopan investointipankin (EIP) ja jäsenvaltioiden julkisten rahoituslaitosten, mutta myös muiden kansainvälisten rahoituslaitosten ja yksityisen rahoitussektorin kanssa, niin kansallisella kuin alueellisella tasolla.

(42) Rahoitusvälineiden käyttöä olisi kohdennettava markkinoiden erityisiin tarpeisiin ja sellaisiin toimiin, joilla on ilmeistä unionin tason lisäarvoa ja jotka ovat Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteiden mukaisia, mutta jotka eivät saisi syrjäyttää yksityistä rahoitusta. Niillä olisi parannettava unionin talousarviomenojen vipuvaikutusta ja saavutettava korkeammat kerrannaisvaikutukset, jotka houkuttelevat yksityisen sektorin rahoitusta. Tämä pitää erityisesti paikkansa tilanteessa, jossa luotonsaanti on vaikeaa, julkiseen talouteen kohdistuu rajoitteita ja Euroopan talouden elpymistä on tuettava. Ennen kuin rahoitusvälineiden käytöstä päätetään, komission olisi suoritettava asianomaisen välineen ennakkoarviointi, kuten parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012 ([1]) edellytetään.

(43) Eurooppa 2020 -strategiassa komissio on sitoutunut hyödyntämään unionin rahoitusvälineitä osana johdonmukaista rahoitusstrategiaa, jossa saatetaan yhteen unionin sekä jäsenvaltioiden julkista ja yksityistä infrastruktuurirahoitusta. Tämä perustuu siihen ajatteluun, että optimaalista heikompaan investointitilanteeseen ja markkinoiden toimintapuutteisiin voidaan monissa tapauksissa vaikuttaa tehokkaammin rahoitusvälineillä kuin avustuksilla.

(44) Verkkojen Eurooppa -välineessä olisi säädettävä rahoitusvälineistä, jotka edistävät yksityisen sektorin investoijien ja rahoituslaitosten merkittävää osallistumista infrastruktuuri-investointeihin. Jotta rahoitusvälineet olisivat riittävän houkuttelevia yksityiselle sektorille, niiden suunnittelussa ja täytäntöönpanossa olisi otettava asianmukaisesti huomioon yksinkertaistaminen ja hallinnollisten rasitteiden vähentäminen, mutta niiden olisi myös voitava vastata todettuihin rahoitustarpeisiin joustavasti. Näiden välineiden suunnittelussa olisi hyödynnettävä kokemuksia, jotka on saatu pantaessa täytäntöön vuosien 2007–2013 monivuotisen rahoituskehyksen rahoitusvälineitä, kuten Euroopan laajuisten liikenneverkkojen lainavakuusvälinettä (LGTT), riskinjakorahoitusvälinettä (RSFF), vuoden 2020 Euroopan energia-, ilmastonmuutos- ja infrastruktuurirahastoa (”Marguerite-rahasto”) sekä Eurooppa 2020 -hankejoukkolainoja koskevan aloitteen hankejoukkolainojen riskinjakovälinettä.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, unionin yleiseen talousarvioon sovellettavista varainhoitosäännöistä ja neuvoston asetuksen (EY, Euratom) N:o 1605/2002 kumoamisesta (EUVL L 298, 26.10.2012, s. 1).

▼B

(45) Eurooppalaista lisäarvoa tuottavan liikenneinfrastruktuurin rahoitusta tukevien innovatiivisten rahoitusvälineiden, kuten hankejoukkolainojen, potentiaalia olisi tarkasteltava ennakkoarviointien ja muiden asiaan liittyvien arviointien sekä erityisesti Eurooppa 2020 -hankejoukkolainoja koskevan aloitteen vuonna 2015 toteutettavan riippumattoman arvioinnin tulosten perusteella.

(46) Verkkojen Eurooppa -välineelle osoitettujen talousarviovarojen käytön optimoimiseksi komission olisi varmistettava kaikkien Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 680/2007 ([1]) mukaisesti perustettujen rahoitusvälineiden sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1639/2006/EY ([2]) mukaisesti perustettujen hankejoukkolainojen riskinjakovälineen jatkuvuus toisiaan seuraavina tämän asetuksen mukaisina vieraan tai oman pääoman ehtoisina rahoitusvälineinä ennakkoarvioinnin perusteella, siten kuin asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012 säädetään.

(47) Kun valitaan tehokkainta rahoitustuen muotoa, olisi otettava asianmukaisesti huomioon tukeen oikeutettujen hankkeiden ala- ja hankekohtaiset ominaisuudet. Komission olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan käyttämään energia-alalla ensisijaisesti rahoitusvälineitä aina, kun se on asianmukaista ja edellyttäen että ne menestyvät markkinoilla, ja noudatettava samalla rahoitusvälineiden käytölle tässä asetuksessa säädettyä ylärajaa, jotta unionin talousarviovarojen käyttö olisi mahdollisimman tehokasta ja tehostettaisiin unionin rahoitustuen kerrannaisvaikutusta. Energiahankkeiden toteuttajia olisi kannustettava selvittämään mahdollisuutta käyttää rahoitusvälineitä ennen hankkeen toteuttamiseen annettavien avustusten hakemista. Komission olisi annettava asianmukaista tukea rahoitusvälineiden käytön maksimoimiseksi.

(48) Sähkö-, kaasu- ja hiilidioksidialan yhteistä etua koskevien hankkeiden olisi voitava saada unionin rahoitustukea tutkimuksiin ja tietyin edellytyksin hankkeiden toteutukseen avustusten tai innovatiivisten rahoitusvälineiden muodossa. Näin varmistetaan räätälöidyn tuen antaminen yhteistä etua koskeville hankkeille, jotka eivät ole voimassa olevan sääntelykehyksen mukaisesti ja nykyisissä markkinaolosuhteissa kannattavia. Energia-alalla on tärkeää välttää kilpailun vääristyminen erityisesti sellaisten hankkeiden välillä, joilla edistetään saman unionin ensisijaisen käytävän toteuttamista. Tällaisen rahoitustuen antamisessa olisi varmistettava tarvittava synergia Euroopan rakenne- ja investointirahastojen kanssa, joista rahoitetaan paikallisesti tai alueellisesti merkittäviä älykkäitä energianjakeluverkkoja. Yhteistä etua koskeviin hankkeisiin tehtävissä investoinneissa olisi sovellettava kolmivaiheista harkintaa. Ensinnä olisi investoinneissa annettava etusija markkinoille. Toiseksi, jos investoinnit eivät toteudu markkinoilla, olisi tarkasteltava sääntelyyn liittyviä ratkaisuja ja tarvittaessa mukautettava asianomaista sääntelykehystä sekä varmistettava sen

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 680/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, yleisistä säännöistä yhteisön rahoitustuelle Euroopan laajuisten liikenne- ja energiaverkkojen alalla (EUVL L 162, 22.6.2007, s. 1).

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1639/2006/EY, tehty 24 päivänä lokakuuta 2006, kilpailukyvyn ja innovoinnin puiteohjelman (2007–2013) perustamisesta (EUVL L 310, 9.11.2006, s. 15).

▼B

asianmukainen soveltaminen. Kolmanneksi, jos kahden ensimmäisen vaiheen perusteella ei pystytä varmistamaan tarvittavia investointeja yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, siihen voidaan myöntää unionin rahoitustukea, jos se täyttää sovellettavat kelpoisuusehdot.

(49) Asetuksen (EU) N:o 347/2013 14 artiklan mukaisesti kaikki kyseisen asetuksen liitteessä II olevassa 1, 2 ja 4 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvat yhteistä etua koskevat hankkeet voivat saada unionin rahoitustukea tutkimuksiin annettavien avustusten ja rahoitusvälineiden muodossa. Hankkeiden toteutukseen annettavat avustukset voidaan käyttää toimiin, joilla edistetään sellaisia yhteistä etua koskevia hankkeita, joista asetuksen (EU) N:o 347/2013 14 artiklan mukaisesti saadaan merkittäviä myönteisiä ulkoisvaikutuksia ja jotka ovat hankkeen liiketoimintasuunnitelman ja erityisesti mahdollisten sijoittajien, luotonantajien tai kansallisen sääntelyviranomaisen tekemien muiden arviointien mukaan kaupallisesti kannattamattomia.

(50) Jotta rahoitusvälineiden edunsaajat edustaisivat monipuolisesti eri aloja ja jotta edistettäisiin vähitellen myös maantieteellistä monipuolistumista kaikissa jäsenvaltioissa ja jotta huomioitaisiin erityisesti koheesiorahaston tuen hakemiseen oikeutetut jäsenvaltiot, komission olisi yhdessä Euroopan investointipankin kanssa annettava yhteisten aloitteiden, kuten julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien asiantuntijakeskuksen (EPEC) ja Euroopan alueiden hankkeille annettavan yhteisen avun (JASPERS) aloitteen, välityksellä jäsenvaltioille tukea niiden kehittäessä asianmukaisia hankesuunnitelmia, joille voidaan harkita hankerahoitusta.

(51) Tämän asetuksen mukaisten rahoitusvälineiden olisi oltava asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 VIII osastossa sekä komission delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 1268/2012 ([1]) annettujen sääntöjen mukaisia, ja niiden olisi oltava sopusoinnussa rahoitusvälineisiin sovellettavia parhaita toimintatapoja koskevien sääntöjen kanssa.

(52) Rahoitusvälineiden edellytyksiin voi olla tarpeen lisätä lisävaatimuksia työohjelmissa esimerkiksi sen takia, että voidaan varmistaa kilpailukykyiset markkinat unionin toimintaperiaatteiden tai teknologian kehittymistä silmällä pitäen tai muista syistä, joilla voi olla merkitystä asian kannalta.

(53) Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnettävää tukea koskevia monivuotisia ohjelmia olisi kohdennettava unionin painopisteiden tukemiseen varmistamalla tarvittavien rahoitusvarojen saatavuus sekä unionin ja jäsenvaltioiden yhteisen toiminnan johdonmukaisuus, avoimuus ja jatkuvuus. Monivuotisen työohjelman täytäntöönpanon jälkeen jätettyihin liikennealan ehdotuksiin sisältyvien kustannusten tukikelpoisuuden olisi alettava 1 päivänä tammikuuta 2014, jotta voidaan turvata asetuksen (EY) N:o 680/2007 soveltamisalaan jo kuuluvien hankkeiden jatkuminen.

([1]) Komission delegoitu asetus (EU) N:o 1268/2012, annettu 29 päivänä lokakuuta 2012, unionin yleiseen talousarvioon sovellettavista varainhoitosäännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 soveltamissäännöistä (EUVL L 362, 31.12.2012, s. 1).

▼B

(54) Koska eräisiin infrastruktuurihankkeisiin tarvitaan huomattavasti varoja, olisi mahdollistettava se, että eräiden toimien rahoitustukeen liittyvät talousarviositoumukset jaetaan vuotuisiin eriin.

(55) Kun otetaan huomioon unionin tasolla saatavilla olevat resurssit, on toivotun vaikutuksen saavuttamiseksi syytä keskittyä hankkeisiin, joilla on suurin unionin tason lisäarvo. Sen vuoksi tuki olisi kohdennettava ydinverkkoon ja yhteistä etua koskeviin hankkeisiin liikenteen hallintajärjestelmien alalla, erityisesti eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeeseen (Single European Sky ATM Research, SESAR) perustuvat ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, joihin tarvitaan noin 3 000 miljoonaa euroa unionin talousarviovaroja, sekä älykäs liikennejärjestelmä (Intelligent Transport System, ITS), eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (European Rail Traffic Management System, ERTMS), jokiliikenteen tietopalvelu (River Information Services, RIS) ja alusliikenteen ohjaus- ja seurantajärjestelmä (Vessel Trafic Information Management and Information System, VTMIS). Energia-alalla rahoitustuki olisi keskitettävä energian sisämarkkinoiden toteuttamiseen, energian toimitusvarmuuden varmistamiseen, kestävyyden edistämiseen muun muassa varmistamalla uusiutuvan sähkön siirtäminen tuotannosta kulutus- ja varastointikeskuksiin, sekä julkisten ja yksityisten investointien houkuttelemiseen. Televiestintäalalla rahoitustuki olisi kohdennettava pääasiassa hankkeille, jotka luovat laajakaistan kysyntää, mukaan lukien eurooppalaisen digitaalipalvelujen infrastruktuurin rakentaminen, jonka olisi puolestaan määrä vilkastuttaa laajakaistaverkon käyttöönottoon tehtäviä investointeja.

(56) Energia-alalle tarkoitetut talousarviovarat olisi ensisijaisesti kohdennettava rahoitusvälineiden rahoittamiseen edellyttäen, että ne menestyvät markkinoilla. Televiestintäalan yhteistä etua koskevien hankkeille olisi voitava antaa unionin tukea ydinpalvelualustoihin, yleisluonteisiin palveluihin ja horisontaalisiin toimiin kohdistuvina avustuksina ja hankintoina. Laajakaistaverkkojen käyttöönottoon, laajakaistaverkon kysynnän lisäämiseen liittyvät toimet mukaan lukien, olisi oltava tukikelpoisia ja saada unionin tukea rahoitusvälineistä.

(57) Asetuksen (EU) N:o 347/2013 vaikutustenarvioinnissa tehdyn analyysin mukaan sellaisten yhteistä etua koskevien hankkeiden lukumääräksi, jotka edistävät eniten strategisten energiainfrastruktuurien ensisijaisten käytävien ja alueiden toteuttamista, arvioidaan sähkön alalla noin 100 ja kaasun alalla 50. Sen perusteella, että sähköllä oletetaan olevan suurin merkitys Euroopan energiajärjestelmässä seuraavien kahden vuosikymmenen ajan, arvioidaan lisäksi, että yleistä etua koskevien sähköhankkeiden tukemiseen tarvitaan suurin osa Verkkojen Eurooppa -välineen mukaisista energia-alan rahoituspuitteista. Vaikka tämä arvio saattaa muuttua, kun lisää tietoja on saatavilla, ja ottaen huomioon tarpeen varmistaa asetuksen (EU) N:o 347/2013 noudattaminen, komission olisi tarkasteltava asianmukaisesti sähköalan hankkeita ajatuksella asettaa rahoitustuen suurin osa näiden hankkeiden saataville vuosina 2014–2020, edellyttäen että ehdotetuilla hankkeilla

▼B

on riittävät markkinat, laatu ja toteuttamisvalmius, ja ottaen huomioon niiden rahoitusvaatimukset. Tämä tavoite ei rajoita energiahankkeisiin saatavilla olevan rahoituksen mahdollista uudelleen kohdentamista.

(58) Komission olisi tehtävä väli- ja jälkiarviointeja ja tiedotettava niiden tuloksista Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle arvioidakseen rahoituksen tehokkuutta ja toimivuutta ja sen vaikutusta Verkkojen Eurooppa -välineen yleisiin päämääriin ja Eurooppa 2020 -strategian painopisteisiin. Komission olisi julkistettava tiedot Verkkojen Eurooppa -välineeseen kuuluvista yksittäisistä hankkeista. Nämä tiedot olisi päivitettävä vuosittain.

(59) Asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 ja asetuksessa (EU) N:o 347/2013 säädettyjen alakohtaisten suuntaviivojen mukaisesti liikenteen ja energian osalta on laadittu luettelot hankkeista, ensisijaisista käytävistä ja alueista, joihin tätä asetusta sovelletaan, ja ne olisi lueteltava tämän asetuksen liitteessä. Jotta voidaan ottaa huomioon liikenteen osalta mahdolliset muutokset poliittisissa painopisteissä ja teknologisissa valmiuksissa ja myös liikennevirroissa, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat muutosten tekemistä liitteessä olevaan I osaan ja työohjelmissa huomioon otettavien rahoituksen painopisteiden määrittelyä 7 artiklan 2 kohdan mukaisten tukikelpoisten toimien osalta.

(60) Kun osoittautuu tarpeelliseksi poiketa määrärahojen myöntämisestä johonkin tämän asetuksen liitteessä olevassa VI osassa esitettyyn liikennealan erityistavoitteeseen yli 5 prosenttiyksiköllä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ohjeellisia prosenttiosuuksia kunkin liikennealan erityistavoitteen osalta, jotta otettaisiin huomioon liikennealan erityistavoitteiden mukainen todellinen rahoituksen kysynnän taso ja toteutettaisiin väliarvioinnin tuloksiin perustuvat toimet. Ohjeellinen määrärahojen jakaminen liikennealan erityistavoitteisiin ei estä käyttämästä koheesiorahastosta siirrettyjä 11 305 500 000 euron määrää kokonaisuudessaan ydinverkon toteuttamishankkeisiin tai tämän asetuksen liitteessä olevassa I osassa eriteltyihin hankkeisiin ja horisontaalisiin painopisteisiin.

(61) Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanosta tehtyjen päätelmien, mukaan lukien päätelmät, jotka sisältyvät väliarviointiin, ottamiseksi huomioon komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat myöntämisperusteita vahvistettaessa huomioon otettavien yleisten suuntaviivojen luettelon muuttamista.

▼B

(62) On erityisen tärkeää, että komissio antaessaan tämän asetuksen nojalla delegoituja säädöksiä toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asiaankuuluvat asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

(63) Tämän asetuksen täytäntöönpanon yhdenmukaisten edellytysten varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa monivuotisten ja vuotuisten työohjelmien osalta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([1]) mukaisesti.

(64) Unionin taloudellisia etuja olisi menojen hallinnoinnin kaikissa vaiheissa suojattava oikeasuhteisin toimenpitein, joita ovat sääntöjenvastaisuuksien ehkäiseminen, havaitseminen ja tutkiminen sekä menetettyjen, aiheettomasti maksettujen tai virheellisesti käytettyjen varojen takaisinperintä ja soveltuvin osin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 mukaisten seuraamusten määrääminen. Euroopan parlamentille olisi ilmoitettava kaikista tällaisista toimenpiteistä.

(65) Jotta varmistetaan laaja ja tasapuolinen kilpailu hankkeista, jotka hyötyvät Verkkojen Eurooppa -välineen varoista, sopimusmuodon olisi vastattava hankkeelle asetettuja tavoitteita ja hankkeen olosuhteita. Sopimusehdot olisi laadittava siten, että sopimukseen liittyvät riskit jakautuvat tasapuolisesti, jotta saavutetaan suurin mahdollinen kustannustehokkuus ja mahdollistetaan hankkeen toteuttaminen mahdollisimman tehokkaasti. Tätä periaatetta olisi sovellettava riippumatta siitä, käytetäänkö kansallista vai kansainvälistä sopimusmallia.

(66) Eräitä unionin edun mukaisista infrastruktuurihankkeista voi olla tarpeen ulottaa naapurimaihin, EU-jäsenyyteen valmistautuviin maihin ja muihin kolmansiin maihin sekä niiden läpi. Verkkojen Eurooppa -välineen olisi tarjottava yksinkertaistettuja menettelyjä näiden infrastruktuurien yhdistämiseksi ja rahoittamiseksi siten, että voidaan varmistaa unionin talousarvion sisäisten ja ulkoisten välineiden keskinäinen johdonmukaisuus.

(67) Kun kolmannet maat ja kolmansiin maihin sijoittautuneet oikeussubjektit osallistuvat yhteistä etua koskevia hankkeita edistäviin toimiin, avustuksia voi olla saatavilla vain, jos toimi ei todennäköisesti saa riittävästi tukea muista Verkkojen Eurooppa -välineen tai muiden unionin ohjelmien mukaisista rahoitustuen muodoista.

(68) Tämän asetuksen liitteessä I olevassa V osassa yksityiskohtaisesti esitettyä yleistä suuntaviivaa, jonka mukaisesti komission on otettava huomioon yhteiskunnalliset, ilmastolliset ja ympäristölliset vaikutukset, ei olisi sovellettava energia-alalla, asetuksen (EU) N:o 347/2013 4 artiklan 4 kohdassa esitetyn lähestymistavan mukaisesti.

([1]) Yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼B

(69) Yleistä suuntaviivaa, jonka mukaan on otettava huomioon unionin tuen kannustava vaikutus julkisiin ja yksityisiin investointeihin, olisi sovellettava televiestintäalalla vain sellaisiin digitaalipalvelujen infrastruktuureihin, joiden tarkoituksena on edistää lisäinvestointeja.

(70) Yleistä suuntaviivaa rajatylittävän ulottuvuuden huomioon ottamisesta ei tulisi soveltaa laajakaistaverkkojen yhteydessä, koska kaikki, myös jäsenvaltioiden sisällä toteutetut investoinnit laajakaistaan tehostavat Euroopan laajuisten verkkojen yhteenliitettävyyttä.

(71) Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) valtioiden, jotka ovat Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'ETA-sopimus', osapuolia, osallistumisen olisi oltava ETA-sopimuksen ehtojen mukaista. Tätä varten olisi kutakin alaa, johon tätä asetusta sovelletaan, pidettävä erillisenä ohjelmana. Efta-valtioiden osallistumisesta olisi säädettävä erityisesti televiestinnän alalla.

(72) Kun on kyse liikennealan osalta tämän asetuksen mukaisesti kolmansissa maissa toteutettavan yhteistä etua koskevan hankkeen tukikelpoisuudesta, olisi sovellettava asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä III olevia ohjeellisia karttoja. Kolmansissa maissa, joiden osalta kyseiseen asetukseen ei sisälly ohjeellisia karttoja, yleistä etua koskevien hankkeiden olisi oltava tukikelpoisia silloin, kun keskinäinen yhteistyö on käynnissä tällaisista ohjeellisista kartoista sopimiseksi.

(73) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli Euroopan laajuisten verkkojen koordinointia, kehittämistä ja rahoitusta, vaan se voidaan näiden tavoitteiden koordinointitarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(74) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 ([1]) olisi selvyyden vuoksi kumottava.

(75) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, jotta tässä asetuksessa säädetyt delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset voidaan hyväksyä ajoissa,

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 67/2010, annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä (EUVL L 27. 31.1.2010, s. 20).

▼B

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I OSASTO

YHTEISET SÄÄNNÖKSET

1 LUKU

Verkkojen eurooppa-väline

1 artikla

Kohde

Tällä asetuksella perustetaan Verkkojen Eurooppa -väline, jossa määritetään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin myönnetään unionin rahoitustukea yhteistä etua koskevien, liikenne-, televiestintä- ja energia-alan infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi ja mahdollisen näiden alojen välisen synergian hyödyntämiseksi. Siinä vahvistetaan myös vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen mukaisten määrärahojen jaottelu.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) ’yhteistä etua koskevalla hankkeella’ hanketta, joka yksilöidään asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tai asetuksessa (EU) N:o 347/2013 tai televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavassa asetuksessa;

2) ’rajat ylittävällä osuudella’ tarkoitetaan liikennealalla osuutta, joka varmistaa kahden jäsenvaltion tai jäsenvaltion ja naapurimaan eri puolilla rajaa sijaitsevien lähimpien kaupunkisolmukohtien välisen yhteistä etua koskevan hankkeen jatkuvuuden;

3) ’naapurimaalla’ tarkoitetaan Euroopan naapuruuspolitiikan alaan, mukaan lukien strategiseen kumppanuuteen, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon kuuluvaa maata;

4) ’kolmannella maalla’ tarkoitetaan kaikkia naapurimaita ja muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä tässä asetuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi;

5) ’töillä’ osien, järjestelmien ja palvelujen, mukaan lukien ohjelmistot, ostoa, toimittamista ja käyttöönottoa sekä hankkeeseen liittyvien kehitys-, rakennus- ja asennustöiden toteuttamista, laitteistojen vastaanottoa ja hankkeen käynnistämistä;

▼B

6) ’tutkimuksilla’ hankkeen toteuttamisen valmistelemiseksi tarvittavia toimia, kuten valmistelevat tutkimukset, kartoitukset, toteutettavuustutkimukset, arvioinnit, testit ja validointitutkimukset, mukaan lukien ohjelmistojen muodossa olevat tutkimukset, sekä muut tekniset tukitoimenpiteet, kuten ennakolta toteutettavat toimet, joita tarvitaan hankkeen kokonaissuunnittelussa ja -kehittämisessä ja hankkeen rahoitusta koskevien päätösten tekemisessä; näitä ovat esimerkiksi asianomaisten kohteiden tutkiminen ja rahoitusjärjestelyn valmistelu;

7) ’ohjelman tukitoimilla’ kaikkia Verkkojen Eurooppa-välineen tasolla toteutettavia liitännäistoimenpiteitä, joita sen täytäntöönpano ja yksittäisten alakohtaisten suuntaviivojen täytäntöönpano edellyttävät; näitä ovat esimerkiksi palvelut, erityisesti teknisen avun antaminen, myös rahoitusvälineiden käyttöä varten, sekä valmistelutoimet, toteutettavuustutkimukset, koordinointi, seuranta, sidosryhmien kuuleminen, valvonta sekä tarkastus- ja arviointitoimet, jotka ovat välittömästi tarpeen Verkkojen Eurooppa-välineen hallinnoinnin ja sen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Ohjelman tukitoimiin sisältyvät erityisesti tutkimukset, kokoukset, infrastruktuurin kartoitus, tiedotus, tiedon levittäminen, viestintä- ja valistustoimet, Verkkojen Eurooppa-välinettä koskevien tietojen vaihtamiseen tarkoitettuihin tietotekniikkavälineisiin ja -verkostoihin liittyvät menot sekä kaikki muut komissiolle aiheutuvat teknisen ja hallinnollisen avun menot, jotka voivat olla tarpeen Verkkojen Eurooppa-välineen hallinnointia tai yksittäisten alakohtaisten suuntaviivojen täytäntöönpanoa varten. Ohjelman tukitoimiin sisältyy myös toimia, jotka ovat tarpeen yhteistä etua koskevien hankkeiden valmistelun helpottamiseksi erityisesti jäsenvaltioissa, jotka voivat saada rahoitusta koheesiorahastosta, ja rahoituksen saamiseksi tämän asetuksen nojalla tai rahoitusmarkkinoilta. Ohjelman tukitoimien piiriin kuuluvat tarvittaessa myös sen toimeenpanoviraston kustannukset, jonka tehtäväksi komissio antaa Verkkojen Eurooppa -välineen erityisten osien täytäntöönpanon, jäljempänä ’toimeenpanovirasto’;

8) ’toimella’ mitä tahansa rahoituksellisesti ja teknisesti riippumattomaksi määriteltyä, ajallisesti rajattua toimintaa, joka on tarpeen yhteistä etua koskevan hankkeen toteuttamiseksi;

9) ’tukikelpoisilla kustannuksilla’ samaa kuin asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012;

10) ’tuensaajalla’ jäsenvaltiota, kansainvälistä organisaatiota taikka julkista tai yksityistä yritystä tai elintä, joka on valittu tämän asetuksen mukaisen unionin rahoitustuen saajaksi 17 artiklassa tarkoitetussa asiaa koskevassa työohjelmassa vahvistettujen järjestelyjen mukaisesti;

11) ’täytäntöönpanoelimellä’ tuensaajan asianomaisen toimen täytäntöönpanijaksi nimeämää julkista tai yksityistä yritystä tai elintä, jos tuensaaja on jäsenvaltio tai kansainvälinen organisaatio. Tuensaaja päättää tällaisesta nimeämisestä omalla vastuullaan ja jos siihen tarvitaan hankintasopimusta, noudattaen julkisiin hankintoihin sovellettavia unionin ja kansallisia sääntöjä;

12) ’kattavalla verkolla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 II luvussa yksilöityä liikenneinfrastruktuuria;

▼B

13) ’ydinverkolla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 III luvun mukaisesti yksilöityä liikenneinfrastruktuuria;

14) ’ydinverkkokäytävillä’ välinettä, joka helpottaa sen ydinverkon koordinoitua täytäntöönpanoa, josta säädetään asetuksen (EU) N:o 1315/2013 ja joka esitetään tämän asetuksen liitteessä olevassa I osassa esitetyssä luettelossa;

15) ’pullonkaulalla’ tarkoitetaan liikennealan fyysistä, teknistä tai toiminnallista estettä, josta aiheutuva järjestelmäkatkos vaikuttaa kaukoliikenteen tai rajatylittävien virtojen sujuvuuteen ja joka voidaan poistaa ottamalla käyttöön uutta infrastruktuuria tai parantamalla merkittävästi olemassa olevaa infrastruktuuria, mikä voisi synnyttää huomattavia parannuksia, jotka ratkaisevat pullonkaulojen aiheuttamat rajoitukset;

16) ’painopisteellä’ mitä hyvänsä asetuksessa 347/2013 nimettyä ensisijaista sähkökäytävää, ensisijaista kaasukäytävää tai ensisijaista teema-aluetta;

17) ’telemaattisilla sovelluksilla’ asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määriteltyjä sovelluksia;

18) ’energiainfrastruktuurilla’ asetuksessa (EU) N:o 347/2013 määriteltyä infrastruktuuria;

19) ’alojen välisellä synergialla’ toimien toteuttamista liikenne-, televiestintä- ja energia-aloista vähintään kahdella alalla samanlaisten tai toisiaan täydentävien etujen ja tavoitteiden saavuttamiseksi siten, että kyseiset toimet aiheuttaisivat mahdollisimman vähän kustannuksia tai tuottaisivat mahdollisimman hyviä tuloksia yhteisen rahoituksen, tekniikan tai henkilöstön ansiosta;

20) ’erillään olevalla verkolla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 määritelmän mukaista jäsenvaltion tai sen osan rautatieverkkoa.

3 artikla

Yleiset tavoitteet

Verkkojen Eurooppa -välineen on mahdollistettava Euroopan laajuisia verkkoja koskevan politiikan mukaisten yhteistä etua koskevien hankkeiden valmistelu ja toteuttaminen liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla. Verkkojen Eurooppa-välineellä on tuettava sellaisten yhteistä etua koskevien hankkeiden toteuttamista, joiden tavoitteena on uusien infrastruktuurien ja palveluiden kehittäminen ja rakentaminen tai olemassa olevien infrastruktuurien ja palveluiden parantaminen liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla. Siinä asetetaan etusijalle liikennealan puuttuvat yhteydet. Verkkojen Eurooppa -välineellä tuetaan myös hankkeita, jotka tuottavat Euroopan tasolla saatavaa lisäarvoa ja hyödyttävät yhteiskuntaa merkittävästi ja joille ei ole saatavissa markkinoilta riittävää rahoitusta. Seuraavia yleisiä tavoitteita sovelletaan liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla:

a) edistetään älykästä, kestävää ja osallistavaa kasvua Eurooppa 2020 -strategian mukaisesti kehittämällä uudenaikaisia, suorituskykyisiä ja tulevaisuuden odotetut liikennevirrat huomioon ottavia Euroopan laajuisia verkkoja ja siten tuotetaan koko unionille sisämarkkinoiden kilpailukyvyn parantamiseen maailmanmarkkinoilla ja taloudelliseen,

▼B

yhteiskunnalliseen ja alueelliseen yhteenkuuluvuuteen liittyviä hyötyjä sisämarkkinoilla sekä luodaan ympäristö, joka kannustaa entistä paremmin yksityisiin, julkisiin tai julkisen ja yksityisen sektorin yhteisiin investointeihin yhdistelemällä rahoitusvälineitä ja unionin suoraa tukea, kun hankkeet voivat hyötyä tällaisesta välineiden yhdistelystä, ja käyttämällä asianmukaisesti hyväksi eri alojen välistä synergiaa.

Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan yhteistä etua koskeviin hankkeisiin tehtyjen yksityisten, julkisten tai julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen perustuvien investointien määrällä ja erityisesti niihin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin tehtyjen yksityisten investointien määrällä, jotka on toteutettu tämän asetuksen mukaisten rahoitusvälineiden avulla. Erityistä huomiota kiinnitetään julkisten investointien tehokkaaseen käyttöön;

b) autetaan unionia saavuttamaan kestävän kehityksen tavoitteensa, jotka koskevat muun muassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä vähintään 20 prosentilla verrattuna vuoden 1990 tasoihin ja energiatehokkuuden lisäämistä 20 prosentilla sekä uusiutuvien energialähteiden osuuden lisäämistä 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä, mikä edistää osaltaan hiilestä irtautumista koskevia unionin keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteita ja kasvattaa samalla jäsenvaltioiden välistä yhteisvastuullisuutta.

4 artikla

Alakohtaiset erityistavoitteet

1. Verkkojen Eurooppa -välineellä edistetään tämän artiklan 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen alakohtaisten erityistavoitteiden saavuttamista, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta 3 artiklassa vahvistettujen yleistavoitteiden toteuttamiseen:

2. Liikennealalla Verkkojen Eurooppa-välineellä tuetaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 7 artiklan 2 kohdassa määriteltyjä yhteistä etua koskevia hankkeita, joilla edistetään jäljempänä esitettyjen ja mainitun asetuksen 4 artiklassa eriteltyjen tavoitteiden saavuttamista:

a) pullonkaulojen poistaminen, rautateiden yhteentoimivuuden edistäminen, puuttuvien yhteyksien rakentaminen ja erityisesti rajat ylittävien osuuksien parantaminen. Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan:

   i) uusien tai parannettujen rajat ylittävien yhteyksien määrällä;

   ii) eurooppalaisen standardin mukaista nimellisraideleveyttä noudattavien, ERTMS-liikenteenhallintajärjestelmällä varustettujen rautateiden kilometrimäärällä;

   iii) liikennereiteiltä kaikkien liikennemuotojen osalta poistettujen pullonkaulojen ja kapasiteetiltaan vahvistettujen osuuksien määrällä, joihin on myönnetty rahoitusta Verkkojen Eurooppa-välineestä;

   iv) unionin sisävesiliikenneverkon pituudella luokittain; ja

   v) sellaisen unionin rautatieverkon pituudella, joita on parannettu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 39 artiklan 2 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti;

▼B

b) kestävien ja tehokkaiden liikennejärjestelmien varmistaminen pitkällä aikavälillä, jotta valmistaudutaan tuleviin liikennevirtoihin sekä mahdollistetaan hiilestä irtautuminen kaikissa liikennemuodoissa siirtymällä innovatiivisiin vähähiilisiin ja energiatehokkaisiin liikenneteknologioihin optimoiden samalla turvallisuus. Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan:

i) tieliikenteen TEN-T-ydinverkkoa käyttävien ajoneuvojen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelupisteiden määrällä unionissa;

ii) vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelupisteillä varustettujen TEN-T-ydinverkon sisävesi- ja merisatamien määrällä unionissa; ja

iii) tieliikenneonnettomuuksien määrän vähenemisellä unionissa];

c) liikennemuotojen yhdentämisen ja yhteenliittämisen optimointi ja liikennepalvelujen yhteentoimivuuden tehostaminen huolehtien samalla liikenneinfrastruktuurien esteettömyydestä. Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan:

i) multimodaalisten logistiikkakeskusten määrällä, rautatieverkkoon yhdistetyt sisävesi- ja merisatamat ja lentoasemat mukaan lukien;

ii) parannettujen rautatie-/maantieterminaalien määrällä sekä satamien välisten, merten moottoriteiden avulla parannettujen tai uusien yhteyksien määrällä;

iii) RIS-liikenteenhallintajärjestelmällä varustettujen sisävesiväylien kilometrimäärällä; ja

iv) SESAR-järjestelmän, VTMIS:n ja ITS:n toteutusasteella tieliikenteen osalta.

Tässä kohdassa tarkoitettuja indikaattoreita ei sovelleta jäsenvaltioihin, joilla ei ole rautatieverkkoa tai sisävesiliikenneverkkoa.

Nämä indikaattorit eivät ole Verkkojen Eurooppa -välineestä tukea saavien toimien valinta- tai tukikelpoisuusperusteita.

Ohjeelliset prosenttiosuudet, joissa otetaan huomioon jäljempänä 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut osuudet kokonaistalousarviovaroista, jotka on tarkoitus myöntää kullekin liikennealan erityistavoitteelle, vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä I olevassa VI osassa. Komissio poikkeaa näistä ohjeellisista prosenttiosuuksista enintään viisi prosenttiyksikköä.

3. Energia-alalla Verkkojen Eurooppa-välineellä tuetaan yhteistä etua koskevia hankkeita, joilla edistetään yhden tai usean seuraavassa luetellun tavoitteen saavuttamista:

a) kilpailukyvyn parantaminen edistämällä energian sisämarkkinoiden yhdentymistä sekä sähkö- ja kaasuverkkojen rajat ylittävää yhteentoimivuutta. Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan jälkikäteen seuraavien tekijöiden perusteella:

▼B

i) jäsenvaltioiden verkkoja tosiasiallisesti yhdistävien ja sisäisiä rajoituksia poistavien hankkeiden lukumäärä;

ii) jäsenvaltioiden energiahuoltoon liittyvän eristyneisyyden vähentäminen tai poistaminen;

iii) rajat ylittävän sähkönsiirron prosenttiosuus asianomaisten jäsenvaltioiden asennetusta sähköntuotantokapasiteetista;

iv) hintojen lähentyminen asianomaisten jäsenvaltioiden kaasu- ja/tai sähkömarkkinoilla; ja

v) kahden asianomaisen jäsenvaltion kysyntähuipun prosenttiosuus, joka katetaan maakaasun yhteenliitännöillä, joissa virtauksen suuntaa voidaan vaihtaa;

b) energian toimitusvarmuuden parantaminen unionissa.

Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan jälkikäteen seuraavien tekijöiden perusteella:

i) lähteiden, toimittajaosapuolien ja reittien monipuolistamisessa auttavien hankkeiden lukumäärä;

ii) varastointikapasiteettia lisäävien hankkeiden lukumäärä;

iii) järjestelmän häiriönsieto, jossa otetaan huomioon toimitushäiriöiden lukumäärä ja kesto;

iv) se missä määrin uusiutuvan energian osuuden rajoittamista on vältetty;

v) eristyneiden markkinoiden liittäminen monipuolisempiin toimituslähteisiin;

vi) energiainfrastruktuurivarojen optimaalinen käyttö;

c) kestävän kehityksen ja ympäristönsuojelun tukeminen muun muassa integroimalla uusiutuvista lähteistä tuotettu energia siirtoverkkoon ja kehittämällä älykkäitä energiaverkkoja ja hiilidioksidiverkkoja.

Tämän tavoitteen saavuttamista mitataan jälkikäteen seuraavien tekijöiden perusteella:

i) tuotannosta suuriin kulutuskeskuksiin ja varastointipaikkoihin siirretyn uusiutuvista lähteistä tuotetun sähkön määrä;

ii) se missä määrin uusiutuvan energian osuuden rajoittamista on vältetty;

iii) Verkkojen Eurooppa -välineestä tukea saaneiden käynnistettyjen älykkään sähköverkon hankkeiden lukumäärä ja niiden mahdollistama kysynnänohjaus;

iv) Verkkojen Eurooppa -välineestä tukea saaneiden hankkeiden avulla vältettyjen hiilidioksidipäästöjen määrä.

▼B

Tässä kohdassa tarkoitettuja indikaattoreita, joita käytetään tavoitteiden saavuttamisen jälkikäteen tapahtuvaan mittaamiseen, ei tule käyttää Verkkojen Eurooppa -välineestä tukea saavien toimien valinta- tai tukikelpoisuusperusteina.

Edellytyksistä, joilla yhteistä etua koskevat hankkeet ovat oikeutettuja unionin rahoitustukeen, säädetään asetuksen (EU) N:o 347/2013 14 artiklassa, ja valintaperusteet yhteistä etua koskevia hankkeita varten on esitetty saman asetuksen 4 artiklassa.

4. Televiestintäalalla Verkkojen Eurooppa-välineellä toteutetaan toimia sellaisten yhteistä etua koskevien hankkeiden tukemiseksi, joilla edistetään televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavassa asetuksessa eriteltyjen tavoitteiden saavuttamista.

5 artikla

Talousarvio

1. Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanon rahoituspuitteiksi vuosina 2014–2020 vahvistetaan 33 242 259 000 euroa käypinä hintoina ([1]). Määrä jakautuu seuraavasti:

a) liikenneala: 26 250 582 000 euroa, josta 11 305 500 000 euroa on siirrettävä koheesiorahastosta käytettäväksi tämän asetuksen mukaisesti ainoastaan niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat oikeutettuja koheesiorahaston rahoitukseen;

b) energia-ala: 1 141 602 000 euroa;

c) televiestintäala: 5 850 075 000 euroa.

Nämä määrät eivät rajoita neuvoston asetuksessa (EU, Euratom) N:o 1311/2013 ([2]) säädetyn joustomekanismin soveltamista.

2. Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanon rahoituspuitteet kattavat seuraaviin liittyvät menot:

a) jäljempänä 7 artiklassa säädetyt yhteistä etua koskevia hankkeita edistävät toimet ja ohjelman tukitoimet;

b) ohjelman tukitoimet, jotka ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa siirtyminen asetuksen (EY) N:o 680/2007 mukaisesti hyväksytyistä toimenpiteistä Verkkojen Eurooppa -välineeseen, enintään yhteen prosenttiin asti kokonaisrahoituksesta; toimeenpanoviraston kustannukset sisällytetään tähän enimmäismäärään.

([1]) Verkkojen Eurooppa-välineen rahoituskehys kaudelle 2014-2010 vuoden 2011 kiinteinä hintoina on 29 300 000 000 euroa, joka jakaantuu seuraavasti: 23 174 000 000 euroa, mukaan lukien 10 000 000 000 euroa koheeriorahaston tukeen oikeutetuille maille (liikenne), 5 126 000 000 euroa (energia), 1 000 000 000 euroa (televiestintä).

([2]) Neuvoston asetus (EU, Euratom) N:o 1311/2013, annettu 2 päivänä marraskuuta 2013, 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884).

▼B

3. Kun 26 artiklan 1 kohdan mukainen väliarviointi on tehty, Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat komission ehdotuksesta siirtää määrärahoja liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen välillä, lukuun ottamatta koheesiorahastosta siirrettyä 11 305 500 000 euroa, joka käytetään liikennealan hankkeiden rahoittamiseen koheesiorahaston tukeen oikeutetuissa jäsenvaltioissa.

4. Euroopan parlamentti ja neuvosto myöntävät vuotuiset määrärahat monivuotisen rahoituskehyksen 2014–2020 rajoissa.

II LUKU

Rahoitusmuodot ja varainhoitoa koskevat säännökset

6 artikla

Rahoitustuen muodot

1. Verkkojen Eurooppa -väline pannaan täytäntöön sellaisella yhden tai useamman muotoisella rahoitustuella, mistä säädetään asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012, ja erityisesti avustuksilla, julkisilla hankinnoilla ja rahoitusvälineillä.

2. Tämän asetuksen soveltamiseksi 17 artiklassa tarkoitetuissa työohjelmissa on vahvistettava rahoitustuen muodot erityisesti avustukset, julkiset hankinnat ja rahoitusvälineet.

3. Komissio voi kustannus-hyöty-analyysin jälkeen antaa osan Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanosta asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 58 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 62 artiklassa tarkoitetuille elimille, kuten TEN-T-toimeenpanovirastolle, jos niin voidaan edistää Verkkojen Eurooppa -välineen optimaalista ja tehokasta hallinnointia liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla. Lisäksi komissio voi antaa osan Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanosta myös asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 58 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetuille elimille.

7 artikla

Tukikelpoisuus ja rahoitustuen edellytykset

1. Avustuksina, julkisina hankintoina ja rahoitusvälineinä myönnettävään unionin rahoitustukeen ovat oikeutettuja ainoastaan toimet, joilla edistetään yhteistä etua koskevia hankkeita asetusten (EU) N:o 1315/2013 ja (EU) N:o 347/2013 sekä televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavan asetuksen mukaisesti, sekä ohjelman tukitoimet.

2. Liikennealalla julkisina hankintoina ja rahoitusvälineinä tämän asetuksen mukaisesti myönnettävään unionin rahoitustukeen ovat oikeutettuja ainoastaan toimet, jotka edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita asetuksen (EU) N:o 1315/2013 mukaisesti, sekä ohjelman tukitoimet. Ainoastaan seuraavat ovat oikeutettuja saamaan tämän asetuksen mukaista unionin rahoitustukea avustuksina:

▼B

a) toimet ydinverkon toteuttamiseksi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 III luvun mukaisesti, mukaan lukien uuden teknologian ja innovaatioiden käyttöönotto mainitun asetuksen 33 artiklan mukaisesti, ja tämän asetuksen liitteessä I olevassa I osassa eritellyt hankkeet ja horisontaaliset painopisteet;

b) kattavan verkon toteuttamiseksi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 II luvun mukaisesti toteutettavat toimet, kun niillä edistetään puuttuvien yhteyksien rakentamista, rajat ylittävien liikennevirtojen helpottamista tai pullonkaulojen poistamista ja kun niillä edistetään myös ydinverkon kehittämistä tai ydinverkon käytävien yhteenliittämistä tai kun niillä edistetään ERTMS:n käyttöönottoa asetuksessa (EU) N:o 913/2010 määriteltyjen rautateiden tavaraliikennekäytävien pääreiteillä, enintään viisi prosenttia liikennealalle myönnetystä enimmäisrahoituksesta tämän asetuksen 5 artiklan mukaisesti;

c) asetuksen (EU) N:o 1315/2013 8 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa määriteltyjä yhteistä etua koskevia hankkeita varten tehtävät tutkimukset;

d) tutkimukset rajat ylittäviä ensisijaisia hankkeita varten, jotka määritellään Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 661/2010/EU ([1]) liitteessä III;

e) yhteistä etua koskevia hankkeita tukevat toimet siten kuin ne määritellään asetuksen (EU) N:o 1315/2013 8 artiklan 1 kohdan a, d ja e alakohdassa;

f) toimet, joilla toteutetaan liikenteen infrastruktuuria ydinverkon solmukohdissa, myös kaupunkisolmukohdissa, siten kuin nämä toimet määritellään asetuksen (EU) N:o 1315/2013 41 artiklassa;

g) toimet telemaattisten sovellusten tukemiseksi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 31 artiklan mukaisesti;

h) toimet tavaraliikennepalvelujen tukemiseksi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 32 artiklan mukaisesti;

i) toimet rautateiden tavaraliikenteen melun vähentämiseksi, myös jälkiasennuksilla nykyiseen liikkuvaan kalustoon, yhteistyössä muun muassa rautatieteollisuuden kanssa;

j) ohjelman tukitoimet;

k) toimet turvallisen ja varman infrastruktuurin varmistamiseksi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 34 artiklan mukaisesti;

l) toimet merten moottoriteiden tukemiseksi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 21 artiklan mukaisesti.

Rajat ylittävään osuuteen tai sen osaan liittyviin liikennealan toimiin saadaan myöntää unionin rahoitustukea ainoastaan, jos asianomaisten jäsenvaltioiden välillä tai asianomaisten jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä on tehty kirjallinen sopimus rajat ylittävän osuuden päätökseen saattamisesta.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 661/2010/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1).

▼B

3. Energia-alalla kaikki toimet sellaisten yhteistä etua koskevien hankkeiden toteuttamiseksi, jotka liittyvät tämän asetuksen liitteessä I olevassa II osassa tarkoitettuihin ensisijaisiin käytäviin ja alueisiin ja jotka täyttävät asetuksen (EU) N:o 347/2013 14 artiklassa säädetyt edellytykset, sekä ohjelman tukitoimet ovat oikeutettuja rahoitusvälineinä, julkisina hankintoina ja avustuksina myönnettävään unionin rahoitustukeen tämän asetuksen mukaisesti.

Komissio antaa rahoitustukea ensisijaisesti rahoitusvälineiden muodossa aina, kun se on asianmukaista, edellyttäen että ne menestyvät markkinoilla, ja noudattaa samalla rahoitusvälineiden käytölle 14 artiklan 2 kohdassa ja 21 artiklan 4 kohdassa säädettyä ylärajaa, jotta unionin talousarviovarojen käyttö olisi mahdollisimman tehokasta, jolloin voitaisiin tehostaa unionin rahoitustuen kerrannaisvaikutusta.

4. Televiestintäalalla kaikki toimet yhteistä etua koskevien hankkeiden toteuttamiseksi sekä ohjelman tukitoimet, jotka eritellään televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavassa asetuksessa ja jotka täyttävät tuon asetuksen mukaisesti vahvistetut tukikelpoisuusperusteet, ovat oikeutettuja tämän asetuksen mukaisesti myönnettävään unionin rahoitustukeen:

a) yleisluonteiset palvelut, ydinpalvelualustat ja ohjelman tukitoimet rahoitetaan avustuksilla ja/tai julkisilla hankinnoilla;

b) laajakaistaverkkoja koskevat toimet rahoitetaan rahoitusvälineillä.

5. Toimet, joissa voidaan hyödyntää alojen välistä synergiaa ja joilla edistetään yhteistä etua koskevia hankkeita, jotka ovat tukikelpoisia vähintään kahden 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetun asetuksen mukaisesti, ovat oikeutettuja tämän asetuksen mukaiseen rahoitustukeen, jota myönnetään 17 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuja monialaisia ehdotuspyyntöjä varten, ainoastaan, jos tällaisen toimen osatekijät ja kustannukset voidaan erotella selvästi aloittain tämän artiklan 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

III LUKU

Avustukset

8 artikla

Avustusmuodot ja tukikelpoiset kustannukset

1. Tämän asetuksen mukaisia avustuksia voidaan myöntää missä tahansa asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012 säädetyssä muodossa.

Tämän asetuksen 17 artiklassa tarkoitetuissa työohjelmissa on vahvistettava avustusmuodot, joita kyseisten toimien rahoittamiseen saa käyttää.

2. Ensimmäiseen monivuotiseen työohjelmaan ja vuotuisiin työohjelmiin sisältyvien hankkeiden johdosta toteutetuista toimista aiheutuneet menot voivat olla tukikelpoisia 1 päivästä tammikuuta 2014, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 soveltamiseen.

▼B

3. Tukikelpoisia voivat olla ainoastaan jäsenvaltioissa aiheutuneet menot, paitsi jos yhteistä etua koskeva hanke liittyy yhden tai useamman kolmannen maan alueeseen ja toimi on välttämätön asianomaisen hankkeen tavoitteiden saavuttamiseksi.

4. Laite- ja infrastruktuurikustannukset, joita pidetään tuensaajan pääomamenoina, voivat olla kokonaisuudessaan tukikelpoisia.

5. Ympäristönsuojelua ja asiaankuuluvan unionin oikeuden noudattamista koskeviin tutkimuksiin liittyvät menot voivat olla tukikelpoisia.

6. Maan ostoon liittyvät menot eivät ole tukikelpoisia kustannuksia, lukuun ottamatta yhteiseen strategiakehykseen kuuluvia Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa ja koheesiorahastoa koskevista yleisistä säännöksistä annettavan asetuksen mukaisesti liikennealalla koheesiorahastosta siirrettyjä varoja.

7. Tukikelpoisiin kustannuksiin sisältyy arvonlisävero asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 126 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

Koheesiorahaston rahoitukseen oikeutetuissa jäsenvaltioissa käytettäviksi tarkoitettujen koheesiorahastosta siirrettyjen 11 305 500 000 euron osalta arvonlisäveroa koskevat tukikelpoisuussäännöt ovat koheesiorahastoon sovellettavat säännöt, joita tarkoitetaan Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa ja koheesiorahastoa koskevista yleisistä säännöksistä annettavassa asetuksessa.

8. Tuensaajille aiheutuneiden kustannusten tukikelpoisuussääntöjä sovelletaan soveltuvin osin täytäntöönpanoelimille aiheutuneisiin kustannuksiin.

9 artikla

Osallistumisen edellytykset

1. Ehdotuksia tekevät yksi tai useampi jäsenvaltio tai, asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella, kansainväliset organisaatiot, yhteisyritykset tai jäsenvaltioihin sijoittautuneet julkiset tai yksityiset yritykset tai elimet.

2. Ehdotuksia voivat tehdä oikeussubjektit, joilla ei ole sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaista oikeushenkilöllisyyttä edellyttäen, että niiden edustajilla on valmiudet antaa oikeudellisia sitoumuksia niiden puolesta ja että ne tarjoavat unionin taloudellisten etujen suojaamiseksi vastaavat takeet kuin ne, jotka oikeushenkilöt tarjoavat.

3. Luonnollisten henkilöiden tekemät ehdotukset eivät ole tukikelpoisia.

▼B

4. Kolmannet maat ja kolmansiin maihin sijoittautuneet oikeussubjektit saavat osallistua yhteistä etua koskevia hankkeita edistäviin toimiin, jos se on tarpeen jonkin yhteistä etua koskevan hankkeen tavoitteiden saavuttamiseksi ja jos niiden osallistuminen on asianmukaisesti perusteltua.

Ne eivät saa saada tämän asetuksen mukaista rahoitustukea, paitsi jos se on välttämätöntä tietyn yhteistä etua koskevan hankkeen tavoitteiden saavuttamiseksi.

5. Jäljempänä 17 artiklassa tarkoitetuissa monivuotisissa ja vuotuisissa työohjelmissa voi olla ehdotuksen tekemistä koskevia erityisiä lisäsääntöjä.

10 artikla

Rahoitusosuudet

1. Asetuksessa (EU) N:o 966/2012 tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta ehdotukset valitaan tämän asetuksen 17 artiklassa tarkoitettuihin työohjelmiin perustuvien ehdotuspyyntöjen perusteella.

2. Liikennealalla unionin rahoitustuen määrä ei saa ylittää

a) 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista, kun kyse on tutkimuksiin annettavista avustuksista;

b) seuraavin tarkoituksiin töitä varten annettavien avustusten osalta:

i) rautatieverkostot ja, niissä jäsenvaltioissa, joilla ei ole alueellaan rautatieverkkoa, taikka jäsenvaltiossa tai sen osassa, jossa on erillään oleva verkko ilman rautateiden kaukoliikenteen tavaraliikennettä, maantieverkostot: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista; rahoitusosuus voidaan korottaa enintään 30 prosenttiin, jos toimet koskevat pullonkauloja, ja 40 prosenttiin, jos toimet koskevat rajat ylittäviä osuuksia tai niillä edistetään rautateiden yhteentoimivuutta;

ii) sisävesiliikenne: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista; rahoitusosuus voidaan korottaa enintään 40 prosenttiin, jos toimet koskevat pullonkauloja, ja enintään 40 prosenttiin, jos toimet koskevat rajat ylittäviä osuuksia;

iii) sisämaaliikenne: yhteydet multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin ja näiden kehittäminen, mukaan lukien yhteydet sisävesi- ja merisatamiin ja lentoasemiin, sekä satamien kehittäminen: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

iv) toimet rautateiden tavaraliikenteen melun vähentämiseksi, myös jälkiasennuksilla nykyiseen liikkuvaan kalustoon: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista yhden prosentin yhdistettyyn enimmäismäärään asti 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista talousarviovaroista;

▼B

v) liikenteen infrastruktuurin parempi käytettävyys vammaisten kannalta: 30 prosenttia mukautustöiden tukikelpoisista kustannuksista, jotka eivät missään tapauksessa saa olla yli 10 prosenttia töiden tukikelpoisista kokonaiskustannuksista;

vi) toimet, joilla tuetaan uutta teknologiaa ja innovaatiota kaikissa liikennemuodoissa: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

vii) rajat ylittävien maantieosuuksien tukemiseksi toteutettavat toimet: 10 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

c) telemaattisiin sovellusjärjestelmiin ja -palveluihin myönnettävien avustusten osalta:

i) ERTMS:n, SESAR-järjestelmän, RIS:n ja VTMIS:n maassa sijaitsevat osat: 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

ii) ITS:n maassa sijaitsevat osat: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

iii) ERTMS-järjestelmän liikennevälineessä sijaitsevat osat: 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

iv) SESAR-järjestelmän, RIS:n, VTMIS:n ja tieliikenteen ITS:n liikennevälineessä sijaitsevat osat: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista viiden prosentin yhdistettyyn enimmäismäärään asti 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista talousarviovaroista;

v) toimet merten moottoriteiden kehittämisen tueksi: 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Komissio luo suotuisat edellytykset merten moottoriteitä koskevien hankkeiden kehittämiselle kolmansien maiden kanssa;

vi) muut kuin edellä i–iv alakohdassa mainitut telemaattiset sovellusjärjestelmät, tavaraliikennepalvelut ja valvotut pysäköintialueet maantieliikenteen ydinverkossa: 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

3. Energia-alalla unionin rahoitustuen määrä saa olla enintään 50 prosenttia tutkimusten ja/tai töiden tukikelpoisista kustannuksista. Rahoitusosuudet voidaan korottaa enintään 75 prosenttiin sellaisissa toimissa, jotka asetuksen (EU) N:o 347/2013 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun näytön perusteella tarjoavat merkittävää alueellista tai unionin laajuista toimitusvarmuutta, lisäävät yhteenkuuluvuutta unionissa tai sisältävät huomattavan innovatiivisia ratkaisuja.

4. Televiestintäalalla unionin rahoitustuen määrä ei saa ylittää

a) 75 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista yleisluonteisten palvelujen alalla toteutettavia toimia varten;

b) 75 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista horisontaalisia toimia varten, mukaan lukien infrastruktuurin kartoitus, kummitoiminta (twinning) ja tekninen apu.

▼B

Ydinpalvelualustat on tavallisimmin rahoitettava julkisilla hankinnoilla. Poikkeustapauksissa niitä voidaan rahoittaa avustuksella, joka kattaa enintään 100 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisrahoituksen periaatteen noudattamista.

5. Yhteisrahoituksen määriä voidaan korottaa enintään 10 prosenttiyksiköllä yli 2, 3 ja 4 kohdassa säädettyjen prosenttiosuuksien toimissa, joilla tuotetaan synergiaa vähintään kahden Verkkojen Eurooppa -välineen kattaman alan välillä. Tätä korotusta ei sovelleta 11 artiklassa tarkoitettuihin rahoitusosuuksiin.

6. Valittuihin toimiin myönnettävän rahoitustuen määrää mukautetaan kunkin hankkeen kustannus-hyötyanalyysin, käytettävissä olevien unionin talousarviovarojen sekä unionin rahoituksen vipuvaikutuksen maksimointitarpeen perusteella.

11 artikla

Koheesiorahastosta liikennealalla siirrettyihin varoihin liittyvät erityiset ehdotuspyynnöt

1. Ainoastaan koheesiorahaston rahoitukseen oikeutetuissa jäsenvaltioissa käytettäväksi tarkoitetun, koheesiorahastosta siirretyn 11 305 500 000 euron määrän osalta käynnistetään erityisiä ehdotuspyyntöjä, jotka koskevat ydinverkon toteuttamishankkeita tai tämän asetuksen liitteessä I olevassa I osassa eriteltyjä hankkeita ja horisontaalisia painopisteitä ainoastaan koheesiorahaston rahoitukseen oikeutetuissa jäsenvaltioissa.

2. Liikennealaan tämän asetuksen mukaisesti sovellettavia sääntöjä sovelletaan tällaisiin erityisiin ehdotuspyyntöihin. Rahoituskelpoisten hankkeiden valinnassa on 31 päivään joulukuuta 2016 asti noudatettava koheesiorahaston kansallista määrärahajakoa. Verkkojen Eurooppa -välineeseen siirretyt varat, joita ei ole osoitettu johonkin liikenteen infrastruktuurihankkeeseen, asetetaan 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen kaikkien koheesiorahaston tukeen oikeutettujen jäsenvaltioiden saataville liikenteen infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen tämän asetuksen mukaisesti.

3. Jotta voidaan tukea koheesiorahaston tukeen oikeutettuja jäsenvaltioita, joilla saattaa olla vaikeuksia suunnitella toteuttamisvalmiudeltaan riittäviä ja/tai laadukkaita ja unionin tason lisäarvoa tuottavia hankkeita, on kiinnitettävä erityistä huomiota ohjelman tukitoimiin, joilla on tarkoitus vahvistaa tämän asetuksen liitteessä I olevassa I osassa lueteltuihin hankkeisiin liittyviä julkishallinnon ja julkisten palvelujen institutionaalisia valmiuksia ja parantaa niiden tehokkuutta. Komissio voi järjestää lisäehdotuspyyntöjä siirrettyjen varojen mahdollisimman tehokkaan käyttöönoton varmistamiseksi kaikissa koheesiorahaston tukeen oikeutetuissa jäsenvaltioissa.

4. Koheesiorahastosta siirretyt 11 305 500 000 euroa voidaan käyttää talousarviovarojen sitomiseen rahoitusvälineisiin tämän asetuksen nojalla vasta 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen. Koheesiorahastosta siirretyt 11 305 500 000 euroa voidaan käyttää mainitusta päivästä alkaen talousarviovarojen sitomiseen hankkeisiin, joiden osalta toteutukseen osallistuvilla yhteisöillä on jo sopimusvelvoitteita.

▼B

5. Sen estämättä, mitä 10 artiklassa säädetään, ainoastaan koheesiorahaston rahoitukseen oikeutetuissa jäsenvaltioissa käytettäviksi tarkoitettujen koheesiorahastosta siirrettyjen 11 305 500 000 euron osalta rahoituksen enimmäismäärät ovat koheesiorahastoon sovellettavat määrät, joita tarkoitetaan Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa ja koheesiorahastoa koskevista yleisistä säännöksistä annettavassa asetuksessa, kun kyseessä ovat seuraavat:

a) toimet, joissa on kyse avustuksista tutkimuksiin;

b) toimet, joissa on kyse avustuksista töihin, jotka koskevat:

   i) rautatie- ja sisävesiliikennettä;

   ii) toimia rajat ylittävien maantieosuuksien tukemiseksi ja, mikäli jäsenvaltioilla ei ole rautatieverkostoa, TEN-T-tieverkon tukemiseksi;

   iii) toimia sisämaan liikenteen osalta, yhteyksiä multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin ja näiden kehittämistä, mukaan lukien yhteydet sisävesi- ja merisatamiin ja lentoasemiin, myös automaattiset raideleveyden vaihtolaitteet, sekä satamien kehittämistä, jäänmurtokapasiteetti mukaan lukien, samoin kuin yhteyskohtien kehittämistä, kiinnittäen erityistä huomiota rautatieyhteyksiin, paitsi milloin on kyse jäsenvaltioista, joissa ei ole rautatieverkkoa;

c) toimet, joissa on kyse avustuksista seuraaviin telemaattisiin sovellusjärjestelmiin ja -palveluihin:

   i) ERTMS, RIS) ja VTMIS, SESAR-järjestelmä) ja tieliikenteen osalta ITS;

   ii) muut telemaattiset sovellusjärjestelmät;

   iii) tukitoimet merten moottoriteiden kehittämiseksi;

d) toimet, jotka koskevat avustuksia kaikkia liikennemuotoja koskevien uusien teknologioiden ja innovoinnin tukemiseen.

12 artikla

Avustuksen peruuttaminen, vähentäminen, keskeyttäminen ja lopettaminen

1. Komissio peruuttaa asianmukaisesti perusteltuja tapauksia lukuun ottamatta sellaisille tutkimuksille myönnetyn rahoitustuen, joita ei ole aloitettu yhden vuoden kuluessa tuen myöntämisehdoissa määrätystä alkamispäivästä tai kahden vuoden kuluessa mainitusta päivästä, jos on kyse jostakin muusta tämän asetuksen nojalla rahoitustukeen oikeutetusta toimesta.

▼B

2. Komissio voi keskeyttää tai lopettaa rahoitustuen taikka vähentää sitä tai periä sen takaisin, asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012 säädetyin edellytyksin tai hankkeen edistymisen arvioinnin seurauksena, erityisesti jos toimen toteuttaminen on viivästynyt merkittävästi.

3. Komissio voi pyytää myönnetyn rahoitustuen takaisinmaksua osittain tai kokonaan, jos rahoitustukea saavaa tointa ei ole saatettu päätökseen kahden vuoden kuluessa rahoitustuen myöntämisehdoissa määrätystä päättymispäivästä.

4. Ennen tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen päätösten tekemistä komissio tutkii tapauksen perusteellisesti ja 6 artiklan 3 kohdassa mainittujen elinten kanssa koordinoiden ja kuulee asianomaisia tuensaajia, jotta nämä voivat esittää huomionsa kohtuullisessa ajassa. Komissio ilmoittaa väliarvioinnin jälkeen Euroopan parlamentille ja neuvostolle kaikista 17 artiklassa tarkoitettuja työohjelmia vuosittain hyväksyttäessä tehdyistä päätöksistä.

IV LUKU

Julkiset hankinnat

13 artikla

Julkiset hankinnat

1. Komission tai jonkin 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun elimen omasta puolestaan tai yhdessä jäsenvaltioiden kanssa toteuttamissa julkisissa hankintamenettelyissä

a) voi olla erityisehtoja, kuten hankinnan kohteena olevan toiminnan toteuttamispaikka, jos tällaiset ehdot ovat asianmukaisesti perusteltavissa toimien tavoitteilla ja jos tällaiset ehdot eivät ole julkisia hankintoja koskevien unionin ja kansallisten periaatteiden vastaisia;

b) voidaan sallia useiden sopimusten tekeminen samassa menettelyssä (useiden hankintalähteiden käyttö).

2. Edellä olevaa 1 kohtaa voidaan soveltaa myös avustusten saajien toteuttamiin julkisiin hankintamenettelyihin, jos se on asianmukaisesti perusteltavissa ja toimien toteutuksen kannalta tarpeen.

V LUKU

Rahoitusvälineet

14 artikla

Rahoitusvälineiden tyypit

1. Asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 VIII osaston mukaisesti perustettuja rahoitusvälineitä voidaan käyttää helpottamaan rahoituksen saatavuutta oikeussubjekteille, jotka toteuttavat toimia asetuksessa

▼B

(EU) N:o 1315/2013 ja asetuksessa (EU) N:o 347/2013 sekä televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavassa asetuksessa määriteltyjen yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämiseksi ja niiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Rahoitusvälineiden on perustuttava markkinoiden puutteellisuuksien, optimaalista heikompien investointitilanteiden sekä investointitarpeiden ennakkoarviointiin. Kutakin rahoitusvälinettä koskevat keskeiset ehdot, edellytykset ja menettelyt on säädetty tämän asetuksen liitteessä I olevassa III osassa.

2. Unionin yleisestä talousarviosta rahoitusvälineisiin osoitettava kokonaisrahoitusosuus saa olla korkeintaan 10 prosenttia 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta Verkkojen Eurooppa -välineen kokonaisrahoituksesta.

3. Kaikki asetuksen (EY) N:o 680/2007 mukaisesti perustetut rahoitusvälineet ja päätöksen 1639/2006/EY mukaisesti perustettu hankejoukkolainojen riskinjakoväline voidaan tarvittaessa ja ennakkoarvioinnin jälkeen sulauttaa yhteen tämän asetuksen mukaisiin rahoitusvälineisiin.

Hankejoukkolainojen sulauttaminen edellyttää väliraportin laatimista vuoden 2013 toisella puoliskolla asetuksen (EY) N:o 680/2007 ja päätöksen N:o 1639/2006/EY mukaisesti. Hankejoukkolainoja koskeva aloite käynnistetään asteittain, ja sen enimmäismäärä on 230 000 000 euroa vuosina 2014 ja 2015. Aloitteen täytäntöönpano kokonaisuudessaan edellyttää, että vuonna 2015 toteutetaan asetuksessa (EY) N:o 680/2007 ja päätöksessä N:o 1639/2006/EY tarkoitettu kattava riippumaton arviointi. Tuon arvioinnin perusteella ja kaikki vaihtoehdot huomioon ottaen komissio harkitsee aiheellisten muutosten ehdottamista sääntelyyn, myös lainsäädäntöön, erityisesti jos menestyminen markkinoilla ei vastaa odotuksia tai jos saataville tulee riittävästi vaihtoehtoisia pitkän aikavälin lainarahoituksen lähteitä.

4. Seuraavia rahoitusvälineitä voidaan käyttää:

a) oman pääoman ehtoiset välineet, kuten investointirahastot, jotka keskittyvät tarjoamaan riskipääomaa toimiin, joilla edistetään yhteistä etua koskevia hankkeita;

b) lainat ja/tai takaukset, joihin käytetään riskinjakovälineitä, mukaan lukien hankejoukkolainojen luottoriskiä vähentävät järjestelyt, joilla taataan yksittäisiä hankkeita tai hankekokonaisuuksia, ja joita rahoituslaitos antaa omista varoistaan ja joita koskeviin varauksiin ja/tai pääomien kohdentamiseen unioni osallistuu;

15 artikla

Rahoitustuen myöntämistä rahoitusvälineiden kautta koskevat edellytykset

1. Rahoitusvälineistä tuetut toimet on valittava toteuttamisvalmiuden perusteella ja niissä on pyrittävä alakohtaiseen monipuolistamiseen 3 ja 4 artiklan mukaisesti sekä maantieteelliseen tasapainoon jäsenvaltioiden kesken. Niiden on täytettävä seuraavat vaatimukset:

▼B

a) ne tuottavat eurooppalaista lisäarvoa;

b) ne vastaavat Eurooppa 2020 -strategian tavoitteita;

c) niillä on vipuvaikutus unionin tuen suhteen, toisin sanoen niillä pyritään saamaan aikaan unionin rahoitusosuutta määrällisesti suurempia kokonaisinvestointeja etukäteen määriteltyjen indikaattorien mukaisesti.

2. Unioni, mikä tahansa jäsenvaltio ja muut investoijat voivat antaa rahoitustukea rahoitusvälineiden käytöstä saadun rahoituksen lisäksi edellyttäen, että komissio hyväksyy toimien tukikelpoisuusperusteiden ja/tai välineen investointistrategian mahdolliset muutokset, jotka voivat olla tarpeen lisärahoitusosuuden vuoksi.

3. Rahoitusvälineillä on pyrittävä unionin talousarviomenojen kerrannaisvaikutuksen tehostamiseen houkuttelemalla lisärahoitusta yksityisiltä investoijilta. Rahoitusvälineistä voi olla mahdollista saada tuottoa, joka auttaa saavuttamaan muiden kumppanien tai investoijien tavoitteet, samalla kun niillä pyritään säilyttämään unionin talousarviosta myönnettyjen varojen arvo.

4. Tämän asetuksen mukaisia rahoitusvälineitä voidaan yhdistää unionin talousarviosta rahoitettaviin avustuksiin.

5. Komissio voi asettaa lisäedellytyksiä 17 artiklassa tarkoitettuihin työohjelmiin liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen erityistarpeiden mukaan.

16 artikla

Kolmansissa maissa toteutettavat toimet

Kolmansissa maissa toteutettavia toimia voidaan tukea rahoitusvälineillä, jos nämä toimet ovat tarpeen yhteistä etua koskevan hankkeen toteuttamiseksi.

VI LUKU

Ohjelmasuunnittelu, täytäntöönpano ja valvonta

17 artikla

Monivuotiset ja/tai vuotuiset työohjelmat

1. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksin monivuotiset ja vuotuiset työohjelmat liikenne-, televiestintä- ja energia-aloille kullekin erikseen. Komissio voi myös hyväksyä useamman kuin yhden alan kattavia monivuotisia ja vuotuisia työohjelmia. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2. Komissio tarkastelee monivuotisia työohjelmia uudelleen ainakin niiden toteutuksen puolivälissä. Se muuttaa monivuotista työohjelmaa tarvittaessa täytäntöönpanosäädöksellä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

▼B

3. Komissio hyväksyy liikennealalla monivuotisia työohjelmia tämän asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluille yhteistä etua koskeville hankkeille.

Kokonaisrahoituksen on oltava 80–85 prosenttia 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista talousarviovaroista.

Liitteessä I olevassa I osassa eritellyt hankkeet eivät sido jäsenvaltioita niiden ohjelmasuunnittelupäätöksissä. Päätös näiden hankkeiden täytäntöönpanosta kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan ja riippuu julkisesta rahoituskyvystä sekä jäsenvaltioiden sosioekonomisista edellytyksistä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 7 artiklan mukaisesti.

4. Komissio hyväksyy liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen vuotuiset työohjelmat niiden yhteistä etua koskevien hankkeiden osalta, jotka eivät sisälly monivuotisiin työohjelmiin.

5. Monivuotisia ja alakohtaisia vuotuisia työohjelmia hyväksyessään komissio vahvistaa valinta- ja ratkaisuperusteet tämän asetuksen 3 ja 4 artiklassa sekä asetuksissa (EU) N:o 1315/2013 ja (EU) N:o 347/2013 tai televiestintäalan infrastruktuurin Euroopan laajuisia verkkoja koskevista suuntaviivoista annettavassa asetuksessa säädettyjen tavoitteiden ja painopisteiden mukaisesti. Komissio ottaa ratkaisuperusteita vahvistaessaan huomioon tämän asetuksen liitteessä V olevassa I osassa esitetyt yleiset suuntaviivat.

6. Ensimmäisissä kahdessa vuotuisessa työohjelmassa on energia-alalla asetettava etusijalle yhteistä etua koskevat hankkeet ja niihin liittyvät toimet, joilla pyritään lopettamaan energiahuoltoon liittyvä eristyneisyys ja poistamaan energia-alan pullonkauloja ja jotka tähtäävät energian sisämarkkinoiden toteuttamiseen.

7. Työohjelmia on koordinoitava siten, että hyödynnetään liikenteen, energian ja televiestinnän välistä synergiaa, erityisesti sellaisilla aloilla kuin älykkäät energiaverkot, sähköinen liikkuvuus, älykkäät ja kestävät liikennejärjestelmät, yhteiset asennusoikeudet tai infrastruktuurien yhteen liittäminen. Komissio hyväksyy vähintään yhden monialaisen ehdotuspyynnön, joka koskee 7 artiklan 5 kohdan mukaisesti tukeen oikeutettuja toimia, käyttäen kullekin alalle kohdistettuja määrärahoja suhteellisesti sen mukaan, mikä on kunkin alan painoarvo Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavaksi valittujen toimien tukikelpoisissa kustannuksissa.

18 artikla

Yhteisön rahoitustuen myöntäminen

1. Jokaisen 17 artiklassa tarkoitettuun monivuotiseen tai vuosittaiseen työohjelmaan perustuvan ehdotuspyynnön jälkeen komissio päättää 25 artiklassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen valituille hankkeille tai hankkeiden osille myönnettävän rahoitustuen määrästä. Komissio määrittää niiden täytäntöönpanoa koskevat edellytykset ja menetelmät.

▼B

2. Komissio ilmoittaa myönnettävästä rahoitustuesta tuensaajille ja asianomaisille jäsenvaltioille.

19 artikla

Vuosierät

Komissio voi jakaa talousarviositoumukset vuosieriin. Tällöin komissio tekee vuosittain kutakin vuosierää koskevan sitoumuksen ottaen huomioon rahoitustukea saavien toimien edistymisen, niiden arvioidut rahoitustarpeet ja käytettävissä olevat talousarviomäärärahat.

Komissio ilmoittaa avustusten edunsaajille, asianomaisille jäsenvaltioille ja, jos sitä sovelletaan rahoitusvälineisiin, asianomaisille rahoituslaitoksille vuosierien sitomisen alustavan aikataulun.

20 artikla

Vuotuisten määrärahojen siirtäminen varainhoitovuodelta toiselle

Jos määrärahoja ei ole käytetty sen varainhoitovuoden loppuun mennessä, jota varten ne on otettu talousarvioon, ne siirretään eteenpäin asetuksen (EU) N:o 966/2012 mukaisesti.

21 artikla

Delegoidut säädökset

1. Edellyttäen, että kyseinen yksi tai useampi jäsenvaltio on antanut hyväksyntänsä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklan 2 kohdan mukaisesti, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 26 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä I olevan I osan muuttamisesta, jotta otetaan huomioon Euroopan laajuisten verkkojen rahoituksen painopisteissä ja asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritetyissä yhteistä etua koskevissa hankkeissa tapahtuneet muutokset. Muuttaessaan tämän asetuksen liitteessä I olevaa I osaa komissio varmistaa:

a) että asetuksen (EU) N:o 1315/2013 mukaiset yhteistä etua koskevat hankkeet todennäköisesti toteutetaan kokonaan tai osittain monivuotisen rahoituskehyksen 2014–2020 mukaisesti;

b) että muutoksissa noudatetaan tämän asetuksen 7 artiklassa säädettyjä tukikelpoisuusperusteita;

c) tämän asetuksen liitteessä I olevan I osan osalta, että kaikki osuudet käsittävät infrastruktuurihankkeita, joiden toteuttaminen edellyttää niiden sisällyttämistä monivuotiseen työohjelmaan tämän asetuksen 17 artiklan 3 kohdan, mukaisesti muuttamatta ydinverkon käytävien suuntausta.

▼B

2. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 26 artiklan mukaisesti delegoituja säännöksiä, joilla muutetaan tämän asetuksen liitteessä I olevassa III osassa vahvistettuja keskeisiä ehtoja, edellytyksiä ja menettelyjä, jotka koskevat unionin osallistumista kuhunkin rahoitusvälineeseen, jotka on perustettu tämän asetuksen liitteessä olevassa IV osassa vahvistetun vieraan pääoman ehtoisen kehyksen tai oman pääoman ehtoisen kehyksen mukaisesti. Komission ehdottamat muutokset perustuvat tuloksiin, jotka esitetään väliraportissa ja kattavassa riippumattomassa arvioinnissa Eurooppa 2020 -hankejoukkolainoja koskevan aloitteen kokeiluvaiheen käynnistämisestä, joka on vahvistettu päätöksen N:o 1639/2006/EY ja asetuksen (EY) N:o 680/2007 nojalla, ja niiden tarkoituksena on ottaa huomioon muuttuvat markkinaolosuhteet tämän asetuksen mukaisten rahoitusvälineiden suunnittelun ja toteutuksen optimoimiseksi.

Muuttaessaan tämän asetuksen liitteessä I olevaa III osaa ensimmäisessä alakohdassa säädetyissä tapauksissa komissio varmistaa aina, että

a) muutokset tehdään asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012 säädettyjen vaatimusten perusteella, sen 140 artiklan 2 kohdan f alakohdassa tarkoitettu ennakkoarviointi mukaan lukien, ja

b) muutokset rajoittuvat seuraaviin:

   i) liitteessä I olevan III osan I kohdan 1 alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitetun etuoikeusasemaltaan alisteisen vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen enimmäismäärän muuttaminen, minkä tarkoituksena on saavuttaa alakohtainen monipuolistaminen ja maantieteellinen tasapaino jäsenvaltioiden kesken 15 artiklan mukaisesti;

   ii) liitteessä I olevan III osan I kohdan 1 alakohdan a alakohdassa tarkoitetun etuoikeutetun luoton rahoituksen enimmäismäärän muuttaminen, minkä tarkoituksena on saavuttaa alakohtainen monipuolistaminen ja maantieteellinen tasapaino jäsenvaltioiden kesken 15 artiklan mukaisesti;

   iii) liitteessä I olevan III osan I kohdan 3 alakohdassa ja II kohdan 3 alakohdassa tarkoitettu yhdistäminen muihin rahoituslähteisiin;

   iv) liitteessä I olevan III osan I kohdan 4 alakohdassa ja II kohdan 4 alakohdassa tarkoitettu toteuttamistehtäviä saaneiden yhteisöjen valinta; ja

   v) liitteessä I olevan III osan I kohdan 6 alakohdassa ja II kohdan 6 alakohdassa tarkoitetut hinnoittelu ja riskin ja tulojen jako.

3. Liikennealalla ja 3 artiklassa vahvistettujen yleistavoitteiden ja 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen alakohtaisten erityistavoitteiden puitteissa siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritellään rahoituksen painopisteet, jotka on otettava huomioon 17 artiklassa tarkoitetuissa työohjelmissa Verkkojen Eurooppa -välineen voimassaoloajan 7 artiklan 2 kohdan mukaisten tukikelpoisten toimien osalta. Komissio antaa delegoidun säädöksen viimeistään 22 päivänä joulukuuta 2014.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla korotetaan 14 artiklan 2 kohdassa vahvistettua enimmäismäärää enintään 20 prosenttiin edellyttäen, että seuraavat ehdot täyttyvät:

▼B

i) hankejoukkolainoja koskevan aloitteen kokeiluvaiheesta vuonna 2015 suoritettavan arvioinnin tulokset ovat myönteiset; ja

ii) rahoitusvälineiden käytön osuus on yli 8 prosenttia laskettuna hankkeiden sopimusvelvoitteista.

5. Jos osoittautuu tarpeelliseksi poiketa määrärahojen myöntämisestä johonkin liikennealan erityistavoitteeseen yli 5 prosenttiyksiköllä, siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ohjeellisia prosenttiosuuksia, jotka on säädetty liitteessä I olevassa IV osassa.

6. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 26 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä I olevassa V osassa esitetyn, myöntämisperusteita vahvistettaessa huomioon otettavien yleisten suuntaviivojen luettelon muuttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon tämän asetuksen väliarviointi tai tämän asetuksen täytäntöönpanosta tehdyt päätelmät. Tämä tehdään tavalla, joka on yhdenmukainen eri alakohtaisten suuntaviivojen kanssa.

22 artikla

Tuensaajien ja jäsenvaltioiden vastuu

Tuensaajien ja jäsenvaltioiden on tehtävä kaikkensa toteuttaakseen vastuualueillaan yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä unionin rahoitustukea, sanotun kuitenkaan rajoittamatta avustusta koskevien edellytysten mukaisia edunsaajien velvollisuuksia.

Jäsenvaltioiden on huolehdittava toimien teknisestä seurannasta ja varainhoidon valvonnasta tiiviissä yhteistyössä komission kanssa ja varmennettava, että hankkeista tai hankkeiden osista aiheutuneet kulut on maksettu ja että maksaminen on suoritettu asianmukaisia sääntöjä noudattaen. Jäsenvaltiot voivat pyytää komissiota osallistumaan paikan päällä tehtäviin tarkastuksiin ja todentamisiin.

Jäsenvaltioiden on tiedotettava komissiolle vuosittain – tapauksen mukaan käyttäen interaktiivista maantieteellistä ja teknistä tietojärjestelmää – yhteistä etua koskevien hankkeiden edistymisestä ja sitä varten tehdyistä investoinneista, mukaan lukien ilmastonmuutokseen liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi käytetyn tuen määrä. Tällä perusteella komissio julkistaa tiedot Verkkojen Eurooppa -välineen erityishankkeista ja päivittää näitä tietoja vähintään kerran vuodessa.

23 artikla

Unionin politiikkojen ja unionin lainsäädännön noudattaminen

Tämän asetuksen mukaisesti rahoitetaan ainoastaan toimia, jotka ovat unionin lainsäädännön ja asiaankuuluvan unionin politiikan mukaisia.

▼B

24 artikla

Unionin taloudellisten etujen suojaaminen

1. Komissio varmistaa asianmukaisin toimenpitein, että tämän asetuksen mukaisesti rahoitettavia toimia toteutettaessa unionin taloudellisia etuja suojataan petoksia, lahjontaa ja muuta laitonta toimintaa ehkäisevillä toimenpiteillä, tehokkailla tarkastuksilla ja, jos sääntöjenvastaisuuksia havaitaan, perimällä aiheettomasti maksetut määrät takaisin sekä käyttämällä tarpeen mukaan tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia hallinnollisia ja taloudellisia seuraamuksia.

2. Komissiolla ja sen edustajilla sekä tilintarkastustuomioistuimella on valtuudet toimittaa kaikkien tämän asetuksen mukaisesti unionilta avustusta saaneiden, toteutukseen osallistuvien yhteisöjen, hankkijoiden ja alihankkijoiden toimien osalta asiakirjoihin ja paikan päällä suoritettaviin tarkastuksiin perustuvaa valvontaa.

3. Euroopan petostentorjuntavirasto OLAF voi suorittaa tutkimuksia, muun muassa paikan päällä suoritettavia tarkastuksia ja todentamisia, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 883/2013 ([1]) sekä neuvoston asetuksen (Euratom, EY) N:o 2185/96 ([2]) säännösten ja niissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti avustussopimukseen tai avustuspäätökseen taikka tämän asetuksen nojalla rahoitettuun sopimukseen liittyvän, Euroopan unionin taloudellisia etuja vahingoittavan petoksen, lahjonnan tai muun laittoman toiminnan osoittamiseksi.

4. Tämän asetuksen täytäntöönpanon seurauksena olevien, kolmansien maiden ja kansainvälisten järjestöjen kanssa tehtyjen yhteistyösopimusten, avustussopimusten ja avustuspäätösten ja sopimusten on sisällettävä määräyksiä, joissa komissiolle, tilintarkastustuomioistuimelle ja OLAFille annetaan nimenomaisesti valtuudet tehdä tällaisia tarkastuksia ja tutkimuksia kukin oman toimivaltansa mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 1, 2 ja 3 kohdan soveltamista.

II OSASTO

YLEISET SÄÄNNÖKSET JA LOPPUSÄÄNNÖKSET

25 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Verkkojen Eurooppa -koordinointikomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU, Euratom) N:o 883/2013, annettu 11 päivänä syyskuuta 2013, Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista sekä Euroopan parlamentin asetuksen (EY) N:o 1073/1999 ja neuvoston asetuksen (Euratom) N:o 1074/1999 kumoamisesta (EUVL L 248, 18.9.2013, s. 1).

([2]) Neuvoston asetus (Euratom, EY) N:o 2185/96, annettu 11 päivänä marraskuuta 1996, komission paikan päällä suorittamista tarkastuksista ja todentamisista Euroopan yhteisöjen taloudellisiin etuihin kohdistuvien petosten ja muiden väärinkäytösten estämiseksi (EYVL L 292, 15.11.1996, s. 2).

▼B

3. Komitea huolehtii 17 artiklassa tarkoitettujen työohjelmien horisontaalisesta tarkastelusta varmistaakseen, että ne ovat johdonmukaisia ja että liikenne-, televiestintä- ja energia-alojen välinen synergia tunnistetaan ja sitä hyödynnetään ja arvioidaan. Komitea pyrkii koordinoimaan näitä työohjelmia erityisesti siinä tarkoituksessa, että monialaisten ehdotuspyyntöjen toteuttaminen olisi mahdollista.

26 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 1 päivän tammikuuta 2014 alkavaksi ja 31 päivänä joulukuuta 2020 päättyväksi ajaksi 21 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 21 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä 21 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä, tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

27 artikla

Arviointi

1. Komissio laatii viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017 yhteistyössä jäsenvaltioiden ja asianomaisten tuensaajien kanssa toimenpiteiden uusimista, muuttamista tai keskeyttämistä koskevan päätöksen tekemistä varten arviointikertomuksen, jonka se esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja jossa käsitellään kaikkien toimenpiteiden tavoitteiden saavuttamista (tulosten ja vaikutusten tasolla), resurssien käytön tehokkuutta ja Verkkojen Eurooppa -välineen antamaa eurooppalaista lisäarvoa. Arvioinnissa on lisäksi käsiteltävä yksinkertaistamisen laajuutta, toimenpiteiden sisäistä ja ulkoista johdonmukaisuutta, kaikkien tavoitteiden jatkuvaa merkityksellisyyttä sekä sitä, miten toimenpiteillä on edistetty unionin painopisteiden eli älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun toteutumista, mukaan lukien niiden vaikutukset taloudelliseen, sosiaaliseen ja alueelliseen yhteenkuuluvuuteen. Arviointikertomus sisältää arvioinnin komission saavuttamista mittakaavaeduista Verkkojen Eurooppa -välineen hallinnoinnissa rahoituksen, tekniikan ja henkilöstön alalla sekä tarvittaessa sellaisten hankkeiden kokonaismäärästä, joiden toteutuksessa on hyödynnetty mainittujen alojen välistä synergiaa. Arvioinnissa on tarkasteltava myös sitä, miten rahoitusvälineitä voitaisiin tehostaa. Arviointikertomuksessa on otettava huomioon edeltävien toimenpiteiden pitkän aikavälin vaikutusten arvioinnin tulokset.

▼B

2. Verkkojen Eurooppa -välineen käytössä otetaan huomioon Eurooppa 2020 -hankejoukkolainoja koskevan aloitteen kattava riippumaton arviointi, joka toteutetaan vuonna 2015. Komissio ja jäsenvaltiot määrittävät tuon arvioinnin pohjalta, onko Eurooppa 2020 -hankejoukkolainoja koskeva aloite aiheellinen ja voidaanko sillä tehokkaasti lisätä investointeja ensisijaisiin hankkeisiin ja parantaa unionin varainkäytön tehokkuutta.

3. Komissio tekee jälkiarvioinnin tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden ja tuensaajien kanssa. Jälkiarvioinnissa tarkastellaan Verkkojen Eurooppa -välineen tehokkuutta ja toimivuutta ja sen vaikutuksia taloudelliseen, sosiaaliseen ja alueelliseen yhteenkuuluvuuteen sekä sen osuutta unionin painopisteiden eli älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun edistämiseen ja ilmastonmuutokseen liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi käytetyn tuen laajuutta ja tuloksia.

4. Arvioinneissa on otettava huomioon edistyminen mitattuna suhteessa 3 ja 4 artiklassa tarkoitettuihin suorituskykyindikaattoreihin.

5. Komissio toimittaa näiden arvioiden päätelmät Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle.

6. Komissio ja jäsenvaltiot voivat tehdä, mahdollisten muiden edunsaajien avustuksella, arvioinnin hankkeiden toteuttamismenetelmistä ja niiden toteutuksen vaikutuksista määrittääkseen, onko asetetut tavoitteet, myös ympäristönsuojelun alalla asetetut, saavutettu.

7. Komissio voi pyytää jäsenvaltiota, jota yhteistä etua koskeva hanke koskee, esittämään erityisen arvioinnin tämän asetuksen mukaisesti rahoitetuista toimista ja niihin liittyvistä hankkeista tai tarvittaessa antamaan tiedot ja avun, joita tällaisten hankkeiden arviointi edellyttää.

28 artikla

Tiedotus, viestintä ja julkisuus

1. Tuensaajien ja tapauksen mukaan asianomaisten jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tämän asetuksen mukaisesti myönnetylle tuelle taataan riittävä julkisuus ja että sovelletaan riittävää avoimuutta, jotta unionin asema hankkeiden toteutuksessa voidaan saattaa suuren yleisön tietoon.

2. Komissio toteuttaa viestintä- ja tiedotustoimia, jotka koskevat Verkkojen Eurooppa -välineen hankkeita ja tuloksia. Tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdan nojalla viestintätoimiin osoitetuilla varoilla on myös osaltaan edistettävä Euroopan unionin poliittisia painopisteitä koskevaa viestintää, sikäli kuin nämä liittyvät 3 artiklassa tarkoitettuihin yleisiin tavoitteisiin.

▼B

29 artikla

Asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) N:o 913/2010 seuraavasti:

Korvataan asetuksen (EU) N:o 913/2010 liite tämän asetuksen liitteessä II olevalla tekstillä. Tämän johdosta tarkistettuihin rautateiden tavaraliikennekäytäviin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 913/2010 säännöksiä.

30 artikla

Siirtymäsäännökset

Tämä asetus ei vaikuta asianomaisten hankkeiden jatkamiseen tai muuttamiseen, mukaan lukien niiden peruuttaminen kokonaan tai osittain, niiden päättymiseen saakka, eikä rahoitustukeen, jota komissio on antanut asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 tai muun 31 päivänä joulukuuta 2013 kyseiseen apuun sovellettavan lainsäädännön nojalla, jota sovelletaan kyseisiin toimiin niiden päättymiseen saakka.

31 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetukset (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 1 päivästä tammikuuta 2014, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän asetuksen 30 artiklan soveltamista.

32 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2014.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

▼B

LIITE I

I OSA

LUETTELO ENNALTA YKSILÖIDYISTÄ HANKKEISTA LIIKENNEALAN YDINVERKOSSA

1. **Horisontaaliset painopisteet**

Innovatiivinen hallinnointi ja palvelut	Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila – SESAR-järjestelmä
Innovatiivinen hallinnointi ja palvelut	Maantie-, rautatie-, sisävesi- ja laivaliikenteen telemaattiset sovellusjärjestelmät (ITS, ERTMS, RIS ja VTMIS)
Innovatiivinen hallinnointi ja palvelut	Ydinverkon satamat, merten moottoritiet ja lentoasemat, turvallinen ja varma infrastruktuuri
Uudet teknologiat ja innovointi	Uudet teknologiat ja innovointi asetuksen (EU) N:o 1315/2013 33 artiklan a-d kohdan mukaisesti

2. **Ydinverkon käytävät**

Itämeri – Adrianmeri

SUUNTAUS:

Gdynia – Gdansk – Katowice/Slawków

Gdansk – Varsova – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznan – Wroclaw – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venetsia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET, MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Gdynia – Katowice	Rautatiet	Työt
Gdynia, Gdansk	Satamat	Satamien yhteenliittäminen, multimodaalikeskusten (jatko)kehittäminen
Varsova – Katowice	Rautatiet	Työt
Wroclaw – Poznan – Szczecin/Świnoujście	Rautatiet	Työt
Świnoujście, Szczecin	Satamat	Satamien yhteenliittäminen
Bielsko Biala – Žilina	Maantie	Työt
Katowice – Ostrava – Brno – Wien & Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	Rautatiet	Työt, erityisesti rajatylittävät osuudet Puola – Tšekki, Tšekki – Itävalta, Puola – Slovakia ja Slovakia – Itävalta, Brno–Přerov-rata; multimodaalikeskusten sekä lentoasemien rautatieyhteyksien (jatko)kehittäminen

▼B

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venetsia – Ravenna	Rautatiet	Uusien linjojen osittainen rakentaminen (Semmeringin tunneli ja Koralmin rautatielinja), rautatien parannus, työt käynnissä, multimodaalikeskusten (jatko)kehittäminen, kaksiraiteisen linjan parannus Udine–Cervignanon ja Triesten välillä
Graz – Maribor – Pragersko	Rautatiet	Tutkimukset ja työt toista raidetta varten
Trieste, Venetsia, Ravenna, Koper	Satamat	Satamien yhteenliittäminen, multimodaalikeskusten (jatko)kehittäminen

Pohjanmeri – Itämeri

SUUNTAUS:

Helsinki – Tallinna – Riika

Ventspils – Riika

Riika – Kaunas

Klaipeda – Kaunas – Vilna

Kaunas – Varsova

Valko-Venäjän raja – Varsova – Poznañ – Frankfurt/Oder – Berliini – Hampuri

Berliini – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Helsinki – Tallinna	Satamat, merten moottoritiet	Satamien yhteenliittäminen, multimodaalikeskusten ja niiden yhteenliittämisen (jatko)kehittäminen, jäänmurtokapasitetti, merten moottoritiet
Tallinna – Riika – Kaunas – Varsova	Rautatiet	(Yksityiskohtaiset) tutkimukset täysin yhteentoimivaa UIC-raideleveyden rataa varten; työt uutta rataa varten tarkoitus aloittaa ennen vuotta 2020; parannus ja uusi rata Puolan alueella; lentoasemien/satamien rautatieyhteydet, rautatie-/maantieterminaalit, merten moottoritiet
Ventspils – Riika	Rautatiet	Parannus, satamien yhteenliittäminen, merten moottoritiet
Klaipeda – Kaunas	Rautatiet	Parannus, satamien yhteenliittäminen, merten moottoritiet
Kaunas – Vilna	Rautatiet	Parannus, lentoasemien yhteenliittäminen, rautatie-/maantieterminaalit

▼B

Via Baltica -käytävä	Maantie	Työt rajat ylittäviä osuuksia varten (Viro, Latvia, Liettua, Puola)
Valko-Venäjän raja –Varsova – Poznan – Saksan raja	Rautatiet	Työt nykyisellä radalla, tutkimukset suurnopeusrataa varten
Puolan raja –Berliini – Hannover –Amsterdam/Rotterdam	Rautatiet	Useita osuuksia (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berliini) koskevat tutkimukset ja työt
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Berliini – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, läntisen Saksan kanavat, Rein, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Sisävesi	Tutkimukset, työt navigoinnin parantamiseksi, vesiväylien ja sulkujen parannus
Amsterdamin sulut ja Amsterdam–Rein-kanava	Sisävesi	Sulkuja koskevat tutkimukset meneillään; satamien yhteenliittäminen (tutkimukset ja työt, mukaan lukien Beatrixin sulun parannus)

Välimeri

SUUNTAUS:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

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

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Ukrainan raja

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Algeciras – Madrid	Rautatiet	Tutkimukset meneillään, töiden määrä alkaa ennen vuotta 2015 ja valmistua vuonna 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Rautatiet	Nykyisten raiteiden parantaminen (raideleveys, sivuraiteet, laiturit)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Rautatiet	Rakennustyöt vuosina 2014–2020
Barcelona	Satamat	Rautatieyhteys satamaan ja lentoasemalle
Barcelona – Perpignan	Rautatiet	Rajanylittävä osuus, työt meneillään, uusi rata valmis vuoteen 2015 mennessä, nykyisen radan parantaminen (raideleveys, sivuraiteet, laiturit)
Perpignan – Montpellier	Rautatiet	Ohitusradan välillä Nîmes – Montpellier määrä olla käytössä vuonna 2017, välillä Montpellier – Perpignan vuonna 2020

▼B

Lyon	Rautatiet	Lyonin pullonkaulojen purkaminen, tutkimukset ja työt
Lyon – Avignon – Marseille	Rautatiet	Parannus
Lyon – Torino	Rautatiet	Rajanylittävä osuus, tunnelia koskevat työt, liityntäliikenne, tutkimukset ja työt
Milano – Brescia	Rautatiet	Osittain parannus, osittain uusi suurnopeusrata
Brescia – Venetsia – Trieste	Rautatiet	Työt määrä aloittaa ennen vuotta 2014 useilla osuuksilla varmistaen synergiaedut päällekkäisillä osuuksilla, kuten Itämeri–Adrianmeri-käytävällä, suoritettavien parannustoimien kanssa
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venetsia – Ravenna/Trieste	Sisävesi	Tutkimukset ja työt
Cremona, Mantova, Venetsia, Ravenna, Trieste	Sisävesi-satamat	Satamien yhteenliittäminen, multimodaalikeskusten (jatko)kehittäminen
Trieste – Divača	Rautatiet	Tutkimukset ja osittaiset parannustyöt meneillään; rajanylittävän osuuden toteutus jatkuu vielä vuoden 2020 jälkeen
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Rautatiet	Tutkimukset ja parannus / osittain uusi rata
Rijeka – Zagreb – Budapest	Rautatiet	Tutkimukset ja työt (mukaan lukien uuden raiteen rakentaminen ja toinen raide Rijeka – Unkarin raja)
Rijeka	Satamat	Infrastruktuurin parannus ja kehittäminen, multimodaalikeskusten kehittäminen ja yhteenliittäminen
Ljubljana – Zagreb	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Ljubljanan solmu	Rautatiet	Ljubljanan rautatiesolmu, mukaan lukien multimodaalikeskus; lentoaseman rautatieyhteys
Pragersko – Zalalövö	Rautatiet	Rajanylittävä osuus: tutkimukset, työt määrä aloittaa ennen vuotta 2020
Lendava – Letenye	Maantiet	Rajanylitys, parannus
Boba – Székesfehérvár	Rautatiet	Parannus
Budapest – Miskolc – Ukrainan raja	Rautatiet	Parannus
Vásárosnamény – Ukrainan raja	Maantiet	Rajanylitys, parannus

Itäinen Välimeri

SUUNTAUS:

Hampuri – Berliini

Rostock – Berliini – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

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

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – Turkin raja

Sofia – Thessaloniki – Ateena – Pireus – Lemesos – Lefkosia

Ateena – Patras/Igoumenitsa

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Dresden – Praha	Rautatiet	Suurnopeusrataa koskevat tutkimukset
Praha	Rautatiet	Parannus, tavaraliikenteen ohitusrata; lentoaseman rautatieyhteys
Hampuri – Dresden – Praha – Pardubice	Sisävesi	Elbe ja Vltava: tutkimukset, työt navigoinnin parantamiseksi ja parannus
Dìèínin sulut	Sisävesi	Tutkimukset
Praha – Brno – Břeclav	Rautatiet	Parannus, mukaan lukien Brnon rautatiesolmu ja multimodaalikeskus
Břeclav – Bratislava	Rautatiet	Rajanylitys, parannus
Bratislava – Hegyeshalom	Rautatiet	Rajanylitys, parannus
Mosonmagyaróvár –Slovakian raja	Maantiet	Rajanylitys, parannus
Tata – Biatorbágy	Rautatiet	Parannus
Budapest – Arad – Timisoara – Calafat	Rautatiet	Parannustyöt Unkarissa lähes valmiit, meneillään Romaniassa
Vidin – Sofia – Burgas/Turkin raja Sofia – Thessaloniki – Ateena/Pireus	Rautatiet	Tutkimukset ja työt Vidin – Sofia – Thessaloniki – Ateena; parannus Sofia – Burgas / Turkin raja
Vidin – Craiova	Maantiet	Rajanylitys, parannus
Thessaloniki, Igoumenitsa	Satamat	Infrastruktuurin parannus ja kehittäminen, multimodaalikeskusten yhteenliittäminen
Ateena/Pireus/Heraklion – Lemesos	Satamat, merten moottoritiet	Satamakapasiteetti ja multimodaalikeskusten yhteenliittäminen
Lemesos – Lefkosia	Satamat, multimodaalikeskukset	Modaaliyhteyden parannus, mukaan lukien Lefkosian eteläinen kiertorata, tutkimukset ja työt, liikenteen hallintajärjestelmät
Lefkosia – Larnaca	Multimodaalikeskukset	Multimodaaliskeskusten yhteenliittäminen ja telemaattiset sovellusjärjestelmät

▼B

Patras	Satamat	Satamien yhteenliittäminen, multimodaalikeskusten (jatko)kehittäminen
Ateena – Patras	Rautatiet	Tutkimukset ja työt, satamien yhteenliittäminen

Skandinavia – Välimeri

SUUNTAUS:

Venäjän raja – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Tukholma – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – Kööpenhamina – Kolding/Lübeck – Hampuri – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berliini – Leipzig – München

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

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

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Hamina/Kotka – Helsinki	Satamat, rautatiet	Satamien yhteenliittäminen, rautatien parannus, jäänmurtokapasiteetti
Helsinki	Rautatiet	Lentoaseman rautatieyhteys
Venäjän raja – Helsinki	Rautatiet	Työt meneillään
Helsinki – Turku	Rautatiet	Parannus
Turku/Naantali – Tukholma	Satamat, merten moottoritiet	Satamien yhteenliittäminen, jäänmurtokapasiteetti
Tukholma – Malmö (Pohjoismaiden kolmio)	Rautatiet	Työt meneillään eräillä osuuksilla
Trelleborg – Malmö – Göteborg – Norjan raja	Rautatiet, satamat, merten moottoritiet	Työt, multimodaalikeskukset, yhteydet sisämaahan
Fehmarn	Rautatiet	Tutkimukset meneillään, Fehmarninsalmen kiinteää yhteyttä aletaan rakentaa vuonna 2015
Kööpenhamina – Hampuri Fehmarnin kautta: tuloväylät	Rautatiet	Tanskan liityntäyhteyksien määrä valmistua vuoteen 2020 mennessä; Saksan liityntäyhteydet toteutetaan kahdessa vaiheessa: yksiraiteinen linja sähköistetään, kun kiinteä yhteys valmis, kaksiraiteinen linja seitsemän vuotta myöhemmin
Rostock	Satamat, merten moottoritiet	Rautatieyhteys satamaan; vähäpäästöiset alukset; jäänmurtokapasiteetti
Rostock – Berliini – Nürnberg	Rautatiet	Tutkimukset ja parantaminen
Hampuri/Bremen – Hannover	Rautatiet	Tutkimukset meneillään

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Rautatiet	Työt meneillään, määrä valmistua vuoteen 2017 mennessä
München – Wörgl	Rautatiet	Yhteys Brennerin tunneliin ja rajanylittävä osuus: tutkimukset
Brennerin tunneli	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Fortezza – Verona	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Napoli – Bari	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Napoli – Reggio Calabria	Rautatiet	Parannus
Verona – Bologna	Rautatiet	Parannustyöt meneillään
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Satamat	Satamien yhteenliittäminen, multimodaalikeskusten (jatko)kehittäminen
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Rautatiet	Parannus (jäljellä olevat osuudet)
Palermo/Taranto – Valletta/ Marsaxlokk	Satamat, merten moottoritiet	Satamien yhteenliittäminen
Valletta – Marsaxlokk	Satamat, lentoasemat	Modaaliyhteyden parannustyöt, mukaan lukien Marsaxlokk – Luqa – Valletta
Bologna – Ancona	Rautatiet	Parannus

Rein – Alpit

SUUNTAUS:

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 – Bryssel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Genova	Satamat	Satamien yhteenliittäminen
Genova – Milano/Novara – Sveitsin raja	Rautatiet	Tutkimukset, työt aloitetaan ennen vuotta 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Sisävesi	Työt navigoinnin parantamiseksi
Karlsruhe – Basel	Rautatiet	Työt meneillään
Frankfurt – Mannheim	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Liège	Rautatiet	Rautatieyhteys lentoasemalle ja satamaan
Rotterdam – Zevenaar	Rautatiet	Tutkimukset meneillään, parantaminen

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Rautatiet	Työt meneillään
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – Saksan raja	Rautatiet	Parannus

Atlantin alue

SUUNTAUS:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lissabon – Madrid – Valladolid

Lissabon – Aveiro – Leixões/Porto

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

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Suurnopeusrautatie Sines/Lissabon – Madrid	Rautatie, satamat	Tutkimukset ja työt meneillään, satamien Sines/Lissabon modaaliyhteyden parannustyöt
Suurnopeusrautatie Porto – Lissabon	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Rautatieyhteys Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Rautatiet	Rajanylitys: työt meneillään
Rautatieyhteys Bergara – San Sebastián – Bayonne	Rautatiet	Espanjan osuuden määrä valmistua vuoteen 2016 mennessä, Ranskan vuoteen 2020 mennessä
Bayonne – Bordeaux	Rautatiet	Julkinen kuuleminen meneillään
Bordeaux – Tours	Rautatiet	Työt meneillään
Pariisi	Rautatiet	Eteläinen suurnopeuksinen ohitusrata
Baudrecourt – Mannheim	Rautatiet	Parannus
Baudrecourt – Strasbourg	Rautatiet	Työt meneillään, määrä valmistua vuoteen 2016 mennessä
Le Havre – Pariisi	Sisävesi	Parannus
Le Havre – Pariisi	Rautatiet	Tutkimukset, parantaminen
Le Havre	Satamat, rautatiet	Tutkimukset ja työt: satamakapasiteetti, merten moottoritiet, yhteenliittäminen

Pohjanmeri – Välimeri

SUUNTAUS:

Belfast – Dublin – Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/Lontoo /Southampton

Lontoo – Lille – Bryssel

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Bryssel – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Pariisi

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Cork – Dublin – Belfast	Rautatiet	Tutkimukset ja työt, Dublinin yhteenliitännät (DART)
Belfast	Satamat, multimodaaliyhteydet	Parannus
Glasgow – Edinburgh	Rautatiet	Parannus
Manchester – Liverpool	Rautatiet	Parannus ja sähköistys, mukaan lukien pohjoinen keskus
Birmingham – Reading – Southampton	Rautatiet	Tavaraliikennelinjan parannus
Dublin, Cork, Southampton	Satamat, rautatiet	Tutkimukset ja työt: satamakapasiteetti, merten moottoritiet ja yhteenliittäminen
Dunkerque	Satamat	Multimodaalikeskusten ja yhteenliittämisen kehittäminen edelleen
Calais – Pariisi	Rautatiet	Alustavat tutkimukset
Bryssel	Rautatiet	Tutkimukset ja työt (pohjoinen–eteläyhteys tavanomaiselle ja suurnopeusrataverkolle)
Felixstowe – Midlands	Rautatiet, satamat, multimodaali-keskukset	Rautatien parannus, satamien ja multimodaalikeskusten yhteenliittäminen
Maas, mukaan lukien Maaswerken	Sisävesi	Parannus
Albertkanaal / Kanava Bocholt-Herentals	Sisävesi	Parannus
Rei–Scheldt-käytävä: Volkerakin sulku ja Kreekrakin sulku, Krammerin ja Hansweertin sulku	Sisävesi	Sulut: Tutkimukset meneillään
Terneuzen	Merialue	Sulut: tutkimukset meneillään, työt
Terneuzen – Gent	Sisävesi	Tutkimukset, parannus
Zeebrugge	Satamat	Sulut: tutkimukset, yhteenliittäminen (tutkimukset ja työt)
Antwerpen	Merialue, satama, rautatie	Sulut: tutkimukset meneillään; satamien yhteenliittäminen (mukaan lukien toinen rautatieyhteys Antwerpenin satamaan)
Rotterdam – Antwerpen	Rautatiet	Tavaraliikennelinjan parannus

▼B

Kanava Pohjois-Seine; Seine – Escaut	Sisävesi	Tutkimukset ja työt. Parannus, rajanylitys ja multimodaaliliitännät
Dunkerque – Lille	Sisävesi	Tutkimukset meneillään
Antwerpen, Bryssel, Charleroi	Sisävesi	Parannus
Vallonian sisävesiväylien parannustyöt	Sisävesi	Tutkimukset, parannus, intermodaaliyhteydet
Bryssel – Luxemburg – Strasbourg	Rautatiet	Työt meneillään
Antwerpen – Namur – Luxemburgin raja – Ranskan raja	Rautatiet	Tavaraliikennelinjan parannus
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Rautatiet	Parannus
Rautatieyhteydet Luxemburg – Dijon – Lyon (TGV Rein – Rhône)	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Lyon	Rautatiet	Itäinen ohitusrata, tutkimukset ja työt
Saône – Mosel/Rein-kanava	Sisävesi	Alustavat tutkimukset meneillään
Rhône	Sisävesi	Parannus
Marseille-Fosin satama	Satamat	Yhteenliittäminen ja multimodaaliterminaalit
Lyon - Avignon - Marseillen Fosin satama	Rautatiet	Parannus

Rein – Tonava

SUUNTAUS:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Ukrainan raja

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

ENNALTA YKSILÖIDYT OSUUDET MUKAAN LUKIEN HANKKEET:

Rautatieyhteys Strasbourg – Kehl Appenweier	Rautatiet	Appenweierin yhteenliitännän työt
Karlsruhe – Stuttgart – München	Rautatiet	Tutkimukset ja työt meneillään
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Ukrainan raja	Rautatiet	Parannus, multimodaalikeskukset

▼B

Zlín – Žilina	Maantiet	Rajanylittävä osuus
München – Praha	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Nürnberg – Praha	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Rautatiet	Tutkimukset ja työt meneillään
Salzburg – Wels	Rautatiet	Tutkimukset
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Rautatieyhteys Wels – Wien	Rautatiet	Määrä valmistua vuoteen 2017 mennessä
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Rautatiet	Tutkimukset: suurnopeusrata (mukaan lukien näiden kolmen kaupungin väliset yhteydet)
Budapest – Arad	Rautatiet	Budapestin ja Aradin välistä suurnopeusverkkoa koskeva tutkimus
Komárom – Komárno	Sisävesi	Rajan ylittävä silta: tutkimus ja työt
Arad – Braşov – Bukarest – Constanta	Rautatiet	Eräiden osuuksien parantaminen; suurnopeusrata: tutkimukset
Main – Main–Tonava-kanava	Sisävesi	Monia osuuksia ja pullonkauloja koskevia tutkimuksia ja töitä; sisävesisatamat; multimodaalikeskusten rautatieyhteydet
Slavonski Brod	Satamat	Tutkimukset ja työt
Giurgiu, Galaţi	Satamat	Multimodaalikeskusten jatkokehittäminen sekä yhteydet sisämaahan: tutkimukset ja työt
Tonava (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina)	Sisävesi	Monia osuuksia ja pullonkauloja koskevia tutkimuksia ja töitä; sisävesisatamat; multimodaalikeskusten yhteenliittäminen
Sava	Sisävesi	Monia osuuksia ja pullonkauloja koskevia tutkimuksia ja töitä (mukaan lukien rajan ylittävä silta)
Bukarest – Tonava-kanava	Sisävesi	Tutkimukset ja työt
Constanta	Satamat, merten moottoritiet	Satamien yhteenliittäminen, merten moottoritiet (myös jäänmurtopalvelut)
Craiova – Bukarest	Rautatiet	Tutkimukset ja työt

3. **Muut ydinverkon osuudet**

Sofiasta entisen Jugoslavian tasavallan Makedonian rajalle	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Sofiasta Serbian rajalle	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Timisoara – Serbian raja	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Wroclaw – Praha	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Rajanylitys	Maantiet	Työt
Brno–Itävallan raja	Rajanylitys	Maantiet	Parannus
Budapest – Zvolen	Rajanylitys	Maantiet	Parannus
Budapest–Serbian raja	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset
Pohjanmaan käytävä: Luulaja – Oulu	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Iasi - Moldovan tasavallan raja	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Suceava - Ukrainan raja	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Päätöksen N:o 661/2010/EU liitteessä III määritellyt ensisijaiset hankkeet (Praha – Linz, uusi suuren kapasiteetin rautatiereitti Pyreneiden ylitse, ”Rauta-Rein” (Rheidt – Antwerpen))	Rajanylitys	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Târgu Neamt – Ungheni	Rajanylitys	Maantiet	Parannus
Marijampole – Kybartai (Liettuan ja Venäjän raja)	Rajanylitys	Maantiet	Parannus
Vilna – Latvian/Valko-Venäjän raja	Rajanylitys	Maantiet	Parannus
Ioannina – Kakavia (Kreikan ja Albanian raja)	Rajanylitys	Maantiet	Tutkimukset
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (Kreikan ja entisen Jugoslavian tasavallan Makedonian raja)	Rajanylitys	Maantiet	Parannus
Serres – Promahonas – Kreikan ja Bulgarian raja	Rajanylitys	Maantiet	Työt meneillään
Alexandroupoli – Kipoi Kreikan ja Turkin raja	Rajanylitys	Maantiet	Tutkimukset ja työt
Dubrovnik – Kroatian ja Montenegron raja	Rajanylitys	Maantiet	Työt
Kędzierzyn KoŸle – Chałupki-granica	Rajanylitys	Rautatiet	Työt
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	Pullonkaula	Rautatiet, merten moottoritiet	Työt meneillään (mukaan lukien satamat ja multimodaalikeskukset)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berliini	Pullonkaula	Rautatiet	Tutkimukset
Egnatian rautatie	Pullonkaula	Rautatiet	Tutkimukset meneillään
Sundsvall – Uumaja – Luulaja	Pullonkaula	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Zagreb – Serbian raja	Pullonkaula	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
A Coruña – Madrid (suurnopeuksinen matkustajayhteys)	Pullonkaula	Rautatiet	Työt meneillään

▼B

Tukholma – Gävle – Sundsvall	Muu ydinverkko	Rautatiet	Työt
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Muu ydinverkko	Rautatiet	Työt
Pohjanmaa – Kiiruna – Norjan raja	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus
Rautatieyhteys Shannon Foynes – Limerickin risteysasema	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset
Suurnopeus 2	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset ja työt Lontoo-Midlands -suurnopeusrataa varten
Ukrainan raja – Krakova – Katowice – Wrocław – Dresden	Muu ydinverkko	Rautatiet	Työt
Riga – Venäjän/Valko-Venäjän raja	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus
Vilna – Valko-Venäjän raja	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus, rautatieyhteys lentoasemalle
Kybartai – Kaunas	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus
Tallinna – Tartto – Koidula – Venäjän raja	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus
Marseille – Toulon – Nizza – Ventimiglia – Genova	Muu ydinverkko	Rautatiet	Suurnopeustutkimukset
Bordeaux – Toulouse	Muu ydinverkko	Rautatiet	Suurnopeustutkimukset
Helsinki – Oulu	Muu ydinverkko	Rautatiet	Osuuksien parannus
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Brunsbüttel – Kiel (Kielin kanava)	Muu ydinverkko	Sisävesi	Navigointiolojen optimointi
Cardiff – Bristol – Lontoo	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus, mukaan lukien risteävä raide
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Bukarest–- Buzău	Muu ydinverkko	Rautatiet	Rautateiden infrastruktuurin parannukset ja korjaukset sekä yhteydet sisämaahan:
Ruhrin alue – Münster – Osnabrück – Hampuri	Muu ydinverkko	Rautatiet	Osuuden Münster - Lünen parantaminen (kaksiraiteinen rata)

▼B

Nantes – Tours – Lyon	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset ja työt
Ploieşti – Suceava	Muu ydinverkko	Rautatiet	Tutkimukset
Heraklion	Muu ydinverkko	Lentoasema, yhdistetty liikenneinfrastruktuuri/ järjestelmät	Tutkimukset ja rakennustyöt, infrastruktuurin parannus ja kehittäminen, multimodaalikeskusten yhteenliittäminen
Huelva – Sevilla	Muu ydinverkko	Rautatiet	Työt meneillään
Fredericia – Frederikshavn	Muu ydinverkko	Rautatiet	Parannus, mukaan lukien sähköistäminen
Barcelona – Valencia – Livorno	Muu ydinverkko	Merten moottoritiet	Parannus

II OSA

LUETTELO ENSISIJAISISTA INFRASTRUKTUURIKÄYTÄVISTÄ JA AIHEALUEISTA ENERGIA-ALALLA

1. **Ensisijaiset sähkökäytävät**

1) Pohjoisten merialueiden offshore-verkko (”NSOG”): Pohjanmeren, Irlanninmeren, Englannin kanaalin, Itämeren ja niiden lähivesien integroidun offshore-sähköverkon kehittäminen ja siihen liittyvät rajayhdysjohdot uusiutuvista offshore-energialähteistä tuotetun sähkön siirtämiseksi kulutus- ja varastointikeskuksiin ja rajat ylittävän sähkökaupan lisäämiseksi.

   Asianomaiset jäsenvaltiot: Alankomaat, Belgia, Irlanti, Luxemburg, Ranska, Ruotsi, Saksa, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta.

2) Länsi-Euroopan pohjois-eteläsuuntaiset sähköyhteenliitännät (”NSI West Electricity”): alueen jäsenvaltioiden ja Välimeren alueen, mukaan lukien Pyreneiden niemimaa, väliset yhteenliitännät erityisesti uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön liittämiseksi verkkoon ja sisäisten verkkoinfrastruktuurien vahvistamiseksi, jotta voidaan edistää markkinoiden yhdentymistä alueella.

   Asianomaiset jäsenvaltiot: Alankomaat, Belgia, Espanja, Irlanti, Italia, Itävalta, Luxemburg, Malta, Portugali, Ranska, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta.

3) Keskisen Itä-Euroopan ja Kaakkois-Euroopan pohjois-eteläsuuntaiset sähköyhteenliitännät (”NSI East Electricity”): pohjois-etelä- ja itä-länsisuuntaiset yhteenliitännät ja sisäiset linjat sisämarkkinoiden loppuun saattamiseksi ja uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön liittämiseksi verkkoon.

   Asianomaiset jäsenvaltiot: Bulgaria, Italia, Itävalta, Kreikka, Kroatia, Kypros, Puola, Romania, Saksa, Slovakia, Slovenia, Tšekki ja Unkari.

4) Baltian energiamarkkinoiden yhteenliitäntäsuunnitelma sähkön osalta (”BEMIP Electricity”): Itämeren alueen jäsenvaltioiden väliset yhteenliitännät ja sisäisten verkkoinfrastruktuurien vastaava vahvistaminen Baltian maiden eristyneisyyden poistamiseksi ja markkinoiden yhdentymisen edistämiseksi muun muassa edistämällä uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön liittämistä verkkoon alueella.

   Asianomaiset jäsenvaltiot: Latvia, Liettua, Puola, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska ja Viro.

▼B

2. **Ensisijaiset kaasukäytävät**

1) Länsi-Euroopan pohjois-eteläsuuntaiset kaasuyhteydet (”NSI West Gas”): Länsi-Euroopan pohjois-eteläsuuntaisten kaasuvirtojen kaasuinfrastruktuuri toimitusreittien monipuolistamiseksi ja kaasun lyhyen aikavälin toimituskyvyn parantamiseksi.

Asianomaiset jäsenvaltiot: Alankomaat, Belgia, Espanja, Irlanti, Italia, Luxemburg, Malta, Portugali, Ranska, Saksa, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta.

2) Keskisen Itä-Euroopan ja Kaakkois-Euroopan pohjois-eteläsuuntaiset kaasuyhteydet (”NSI East Gas”): kaasuinfrastruktuuri Itämeren alueen, Adrianmeren ja Egeanmeren, itäisen Välimeren alueen sekä Mustanmeren välisiä alueellisia yhteyksiä varten sekä kaasuntoimitusten monipuolistamiseksi ja toimitusvarmuuden parantamiseksi.

Asianomaiset jäsenvaltiot: Bulgaria, Italia, Itävalta, Kreikka, Kroatia, Kypros, Puola, Romania, Saksa, Slovakia, Slovenia, Tšekki ja Unkari.

3) Eteläinen kaasukäytävä (”SGC”): infrastruktuuri kaasun siirtoa varten Kaspianmeren alueelta, Keski-Aasiasta, Lähi-idästä ja itäisen Välimeren alueelta unioniin kaasuntoimitusten monipuolistamiseksi.

Asianomaiset jäsenvaltiot: Bulgaria, Italia, Itävalta, Kreikka, Kroatia, Kypros, Puola, Ranska, Romania, Saksa, Slovakia, Slovenia, Tšekki ja Unkari.

4) Baltian energiamarkkinoiden yhteenliitäntäsuunnitelma kaasun osalta (”BEMIP Gas”): kaasuinfrastruktuuri kolmen Baltian maan ja Suomen eristyneisyyden ja yhdestä toimittajasta riippuvuuden poistamiseksi, sisäisten verkkoinfrastruktuurien vahvistamiseksi vastaavasti sekä Itämeren alueen toimitusten monipuolistamiseksi ja toimitusvarmuuden parantamiseksi.

Asianomaiset jäsenvaltiot: Latvia, Liettua, Puola, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska ja Viro.

3. **Ensisijaiset aihealueet**

1) Älykkäiden verkkojen käyttöönotto: älykkäiden verkkoteknologioiden käyttöönotto kaikkialla unionissa, jotta voidaan ottaa tehokkaasti huomioon kaikkien sähköverkkoon liitettyjen käyttäjien käyttötottumukset ja toiminta, erityisesti suurten sähkömäärien tuotanto uusiutuvista tai hajanaisista energialähteistä sekä kuluttajien kysynnänohjaus.

Asianomaiset jäsenvaltiot: kaikki.

2) Sähkönsiirron valtaväylät: ensimmäiset sähkönsiirron valtaväylät vuoteen 2020 mennessä sellaisen unionin laajuisen sähkönsiirron valtaväyläverkon rakentamiseksi, jonka avulla on mahdollista

a) sopeutua jatkuvasti lisääntyvään tuulivoiman ylijäämätuotantoon Pohjanmerellä ja Itämerellä ja niiden ympäristössä sekä lisääntyvään uusiutuvista lähteistä peräisin olevaan tuotantoon Itä- ja Etelä-Euroopassa ja myös Pohjois-Afrikassa;

b) liittää nämä uudet tuotantokeskukset tärkeimpiin varastointikapasiteetteihin Pohjoismaissa, Alpeilla ja muilla alueilla, joilla on suuria kulutuskeskuksia; ja

c) mukautua yhä vaihtelevampiin ja hajautetumpiin sähköntoimituksiin ja yhä joustavampaan sähkönkysyntään.

Asianomaiset jäsenvaltiot: kaikki.

▼B

3) Rajat ylittävä hiilidioksidiverkko: hiilidioksidin siirtoinfrastruktuurin kehittäminen jäsenvaltioiden välillä ja unionin naapurimaiden kanssa hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin saamiseksi käyttöön.

Asianomaiset jäsenvaltiot: kaikki.

III OSA

RAHOITUSVÄLINEITÄ KOSKEVAT EHDOT, EDELLYTYKSET JA MENETTELYT

Tavoite ja perustelut

Verkkojen Eurooppa -välineen mukaisesti perustettujen rahoitusvälineiden tavoitteena on helpottaa infrastruktuurihankkeiden pääsyä hanke- ja yritysrahoituksen piirin käyttämällä unionin rahoituksen vipuvaikutusta.

Rahoitusvälineillä helpotetaan yhteistä etua koskevien hankkeiden rahoitusta tuomalla todellista eurooppalaista lisäarvoa ja lisäämällä yksityisen sektorin osallistumista hankkeiden pitkän aikavälin rahoitukseen liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla, laajakaistaverkot mukaan lukien.

Rahoitusvälineillä tuetaan hankkeita, joilla on keskipitkän ja pitkän aikavälin rahoitustarpeita, ja tehostetaan markkinavaikutuksia, hallintoa ja resurssien käyttöä.

Niiden on määrä tarjota infrastruktuurialan sidosryhmien, kuten rahoittajien, viranomaisten, infrastruktuurin hallinnoijien, rakennusyhtiöiden ja toimijoiden, käyttöön yhtenäinen markkinakeskeinen unionin rahoitustuen välineistö.

Rahoitusvälineisiin kuuluvat

a) väline lainoja ja takauksia varten, joihin käytetään riskinjakovälineitä, mukaan lukien hankejoukkolainojen takausjärjestelmät (vieraan pääoman ehtoinen rahoitusväline), ja

b) väline omaa pääomaa varten (oman pääoman ehtoinen rahoitusväline),

joilla on määrä helpottaa selviytymistä markkinakriiseistä parantamalla infrastruktuuri-investointien rahoitusta ja/tai riskiprofiileja. Tällä taas on määrä parantaa yritysten ja muiden edunsaajien pääsyä lainojen, takauksien, oman pääoman ehtoisen ja muunmuotoisen yksityisen rahoituksen piiriin.

Ennen vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen ja oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen suunnittelun viimeistelyä komissio suorittaa asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 mukaisen ennakkoarvioinnin. Tarvittaessa arviointia tuetaan olemassa olevia, vastaavia rahoitusvälineitä koskevilla arvioinneilla.

I. **Vieraan pääoman ehtoinen rahoitusväline**

1. *Yleiset säännökset*

Vieraan pääoman ehtoisella rahoitusvälineellä pyritään helpottamaan selviytymistä Euroopan vieraan pääoman markkinoiden vaikeuksista tarjoamalla riskinjakoa vieraan pääoman ehtoista rahoitusta varten. Vieraan pääoman ehtoista rahoitusta antavat toteutukseen osallistuvat yhteisöt tai erikoistuneet sijoitusvälineet etuoikeutetun luoton ja etuoikeusasemaltaan alisteisen velan tai takauksien muodossa.

▼B

Vieraan pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen kuuluvat riskinjakoväline lainoja ja takauksia varten sekä hankejoukkolainoja koskeva aloite. Hankkeiden toteuttajat voivat lisäksi hakea oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen mukaista oman pääoman ehtoista rahoitusta.

a. Riskinjakoväline lainoja ja takauksia varten

Riskinjakoväline lainoja ja takauksia varten suunnitellaan sellaiseksi, että toteutukseen osallistuvien yhteisöjen riskikapasiteetti paranee. Näin ne voivat myöntää hankkeille ja yrityksille rahoituksellista tai takauksen luonteista etuoikeusasemaltaan alisteista tai etuoikeudella maksettavaksi määrättävää luottoa, ja täten helpottaa hankkeen toteuttajien pankkirahoituksen saatavuutta. Jos vieraan pääoman ehtoinen rahoitus on etuoikeusasemaltaan alisteista, se on alisteinen etuoikeutetun luottojärjestelyn velanhoidolle mutta etuoikeutettu oman pääoman ehtoiseen ja siihen liittyvään rahoitukseen nähden.

Takauksen luonteinen etuoikeusasemaltaan alisteinen vieraan pääoman ehtoinen rahoitus saa olla enintään 30 prosenttia etuoikeutetun rahoituksen kokonaismäärästä.

Vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen mukaisesti myönnetty etuoikeutettu rahoitus saa olla enintään 50 prosenttia koko siitä etuoikeutetun rahoituksen määrästä, jonka toteutukseen osallistuvat yhteisöt tai erikoistuneet sijoitusrahastot myöntävät.

b. Hankejoukkolainoja koskeva aloite

Hankejoukkolainojen riskinjakoväline suunnitellaan etuoikeudeltaan alisteiseksi vieraan pääoman ehtoiseksi rahoitukseksi sellaisten hankkeiden ja yritysten rahoituksen helpottamiseksi, jotka hankkivat etuoikeutettua vieraan pääoman ehtoista rahoitusta joukkovelkakirjalainojen muodossa. Tällä joukkolainojen takausvälineellä pyritään helpottamaan sitä, että etuoikeutettu luotto saa investointiluokan luottoluokituksen.

Se on alisteinen etuoikeutetuille velkakirjoille mutta etuoikeutettu oman pääoman ehtoiseen ja siihen liittyvään rahoitukseen nähden.

Etuoikeusasemaltaan alisteinen vieraan pääoman ehtoinen rahoitus saa olla enintään 30 prosenttia liikkeeseen laskettujen etuoikeutettujen velkakirjojen kokonaismäärästä.

2. *Rahoitusparametrit ja vipuvaikutus*

Riskin ja tulojen jakoa koskevat parametrit on laadittava niin, että saavutetaan erityiset toimintapoliittiset tavoitteet, joihin kuuluu toimien kohdentaminen erityisiin hankeryhmiin, säilyttäen samalla vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen markkinakeskeinen lähestymistapa.

Vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen odotettu vipuvaikutus määritellään jakamalla kokonaisrahoitus (eli unionin rahoitus ja muista rahoituslähteistä saadut rahoitusosuudet) unionin rahoitusosuudella. Tässä tapauksessa vipuvaikutuksen arvioidaan olevan keskimäärin 6–15 riippuen asianomaisen toimen tyypistä (riskin taso, kohderyhmänä olevat edunsaajat ja asianomainen vieraan pääoman ehtoinen rahoitus).

3. *Yhdistäminen muihin rahoituslähteisiin*

Vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen mukainen rahoitus voidaan yhdistää muihin erillisiin talousarviopohjaisiin rahoitusosuuksiin jäljempänä luetelluista lähteistä, jollei asetuksessa (EU, Euratom) N:o 966/2012 annetuista säännöistä ja asiaankuuluvasta oikeusperustasta muuta johdu:

a) Verkkojen Eurooppa -välineen muut osiot;

b) muut välineet, ohjelmat ja unionin talousarvion budjettikohdat;

c) jäsenvaltiot, mukaan lukien alue- ja paikallisviranomaiset, jotka haluavat osallistua omilla varoillaan tai koheesiorahastosta saatavilla varoilla välineen luonnetta muuttamatta.

▼B

4. *Täytäntöönpano*

Toteutukseen osallistuvat yhteisöt

Toteutukseen osallistuvat yhteisöt valitaan asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 mukaisesti.

Välillisen hallinnoinnin mukainen täytäntöönpano voi tapahtua suorien toimeksiantojen muodossa. Välillisen hallinnoinnin mallissa suorien toimeksiantojen mukaisten välineiden osalta toteutukseen osallistuvat yhteisöt hallinnoivat unionin rahoitusosuutta vieraan pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen ja ovat riskinjakokumppaneita.

Lisäksi voidaan harkita erikoistuneiden sijoitusvälineiden perustamista, jotta rahoitusosuuksia saataisiin useilta sijoittajilta. Unionin rahoitusosuus voi olla alisteisessa asemassa muiden sijoittajien rahoitusosuuteen nähden.

Suunnittelu ja täytäntöönpano

Suunnittelussa on noudatettava rahoitusvälineitä koskevia asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 yleisiä säännöksiä.

Vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa, myös sen seurantaa ja valvontaa, koskevista yksityiskohtaisista ehdoista ja edellytyksistä sovitaan komission ja kunkin toteutukseen osallistuvan yhteisön välillä ottaen huomioon tämän liitteen ja asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 säännökset.

Varainhoitotili

Toteutukseen osallistuva yhteisö avaa varainhoitotilin, jolla unionin rahoitusosuutta ja siitä saatavia tuloja pidetään.

5. *Unionin rahoitusosuuden käyttö*

Unionin rahoitusosuutta käytetään seuraaviin tarkoituksiin:

a) riskivaraukset;

b) sovitut palkkiot ja kustannukset, jotka liittyvät vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen perustamiseen ja hallinnointiin, mukaan lukien sen arviointi ja tukitoimet, jotka on määritelty asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 ja markkinakäytäntöjen mukaisesti. Toteutukseen osallistuvalle yhteisölle hallinnollisesta työstä maksettavat palkkiot saavat olla enintään kaksi prosenttia ja suoritteista maksettavat palkkiot enintään kolme prosenttia yksittäiseen toimeen käytetystä unionin todellisesta rahoitusosuudesta komission ja toteutukseen osallistuvien yhteisöjen sopiman kustannusperusteisen menettelyn pohjalta;

c) rahoitusvälineeseen suoraan liittyvät tukitoimet.

6. *Hinnoittelu ja riskin ja tulojen jako*

Vieraan pääoman ehtoisilla rahoitusvälineillä on hinta, joka peritään tuensaajalta toteutukseen osallistuvien yhteisöjen tai erikoistuneiden sijoitusvälineiden sääntöjen ja perusteiden mukaisesti ja parhaita markkinakäytäntöjä noudattaen.

Toteutukseen osallistuville yhteisöille annettujen suorien valtuuksien osalta riskinjakomallia sovelletaan siten, että riskikorvaus, jonka yhteisö veloittaa lainanottajiltaan, jaetaan asianmukaisesti unionin ja yhteisön kesken.

Erikoistuneiden sijoitusvälineiden osalta riskinjakomallia sovelletaan siten, että riskikorvaus, jonka sijoitusväline veloittaa lainanottajiltaan, jaetaan asianmukaisesti unionin ja muiden sijoittajien kesken.

▼B

Riippumatta valitusta riskinjakomallista toteutukseen osallistuvan yhteisön on aina jaettava osa määritetystä riskistä, ja jäljellä oleva riskiosuus jää aina täysin yhteisön vastuulle.

Unionin talousarviomäärärahoista voidaan kattaa enintään 50 prosenttia vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen velkasalkusta. Riskinoton 50 prosentin enimmäismäärää sovelletaan erikoistuneiden sijoitusvälineiden tavoitetasoon.

7. *Hakemukset ja hyväksyntämenettely*

Hakemukset osoitetaan toteutukseen osallistuvalle yhteisölle tai erikoistuneelle sijoitusvälineelle niiden hakemusmenettelyjen mukaisesti. Ne hyväksyvät hankkeet sisäisten menettelyjensä mukaisesti.

8. *Vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen voimassaoloaika*

Komissio tekee maksusitoumuksen vieraan pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen maksettavan unionin rahoitusosuuden viimeisestä erästä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020. Toteutukseen osallistuvien yhteisöjen tai erikoistuneiden sijoitusvälineiden on saatettava vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen hyväksyminen päätökseen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022.

9. *Voimassaolon päättyminen*

Vieraan pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen osoitettu unionin rahoitusosuus korvataan asiaankuuluvalle varainhoitotilille, kun rahoituksen voimassaolo päättyy tai luotto on maksettu takaisin. Varainhoitotilillä on oltava riittävä rahoitus vieraan pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen liittyvien maksujen tai riskien kattamiseksi välineen voimassaolon päättymiseen saakka.

10. *Raportointi*

Komissio sopii toteutukseen osallistuvan yhteisön kanssa vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa koskevista raportointimenetelmistä asetusta (EU, Euratom) N:o 966/2012 noudattaen.

Lisäksi komissio antaa toteutukseen osallistuvien yhteisöjen tukemana vuosittain vuoteen 2023 saakka Euroopan parlamentille ja neuvostolle asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 140 artiklan 8 kohdan mukaisesti kertomuksen täytäntöönpanosta, vallitsevista markkinaolosuhteista välineen käyttämiseksi, päivitetyistä hankkeista ja hankesuunnitelmasta, mukaan lukien tietoja menettelyn eri vaiheissa olevista hankkeista, noudattaen samalla luottamuksellisuutta arkaluonteisten markkinatietojen osalta.

11. *Seuranta, valvonta ja arviointi*

Komissio seuraa vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa ja tekee myös tarvittaessa tarkastuksia paikan päällä; se toteuttaa tarkastukset ja valvonnan asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 mukaisesti.

12. *Tukitoimet*

Vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa voidaan tukea eräillä liitännäistoimenpiteillä. Niitä voivat olla muun muassa tekninen apu ja rahoitustuki, toimenpiteet pääomasijoittajien tietoisuuden lisäämiseksi sekä suunnitelmat yksityisten sijoittajien houkuttelemiseksi.

Euroopan investointipankki antaa Euroopan komission tai asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä teknistä apua, johon kuuluu yhteistä etua koskevien hankkeiden rahoitusrakennetta koskevat toimenpiteet, mukaan lukien hankkeet tämän asetuksen liitteessä olevassa I osassa lueteltujen ydinverkon käytävien täytäntöönpanemiseksi. Tällaiseen tekniseen apuun kuuluu myös hallinnollinen tuki asianmukaisten institutionaalisten valmiuksien kehittämiseksi.

▼B

II. **Oman pääoman ehtoinen rahoitusväline**

1. *Yleiset säännökset*

Oman pääoman ehtoisella rahoitusvälineellä pyritään helpottamaan selviytymistä Euroopan pääomamarkkinoiden vaikeuksista tarjoamalla oman pääoman ehtoisia sijoituksia ja oman pääoman luonteisia sijoituksia.

Unionin rahoitusosuuksien enimmäismäärät rajataan seuraavasti:

— 33 prosenttia pääomarahaston tavoitetasosta, tai

— unionin sijoitus hankkeeseen saa olla enintään 30 prosenttia yrityksen oman pääoman kokonaismäärästä.

Hankkeiden toteuttajat voivat lisäksi hakea vieraan pääoman ehtoisen rahoitusvälineen mukaista vieraan pääoman ehtoista rahoitusta.

2. *Rahoitusparametrit ja vipuvaikutus*

Investointiparametrit on laadittava siten, että saavutetaan erityiset toimintapoliittiset tavoitteet, joihin kuuluu toimien kohdentaminen erityisiin infrastruktuurihankeryhmiin, säilyttäen samalla tämän rahoitusvälineen markkinakeskeinen lähestymistapa.

Oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen odotetun vipuvaikutuksen, joka määritellään jakamalla kokonaisrahoitus (eli unionin rahoitus ja kaikki muilta sijoittajilta saadut rahoitusosuudet) unionin rahoitusosuudella, arvioidaan olevan keskimäärin 5–10 riippuen markkinoiden erityispiirteistä.

3. *Yhdistäminen muihin rahoituslähteisiin*

Oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen mukainen rahoitus voidaan yhdistää muihin erillisiin talousarviopohjaisiin rahoitusosuuksiin jäljempänä luetelluista lähteistä, ellei asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 säännöistä ja asiaankuuluvasta oikeusperustasta muuta johdu:

a) Verkkojen Eurooppa -välineen muut osiot;

b) muut välineet, ohjelmat ja unionin talousarvion budjettikohdat ja

c) jäsenvaltiot, mukaan lukien alue- ja paikallisviranomaiset, jotka haluavat osallistua omilla varoillaan tai koheesiorahastosta saatavilla varoilla välineen luonnetta muuttamatta.

4. *Täytäntöönpano*

Toteutukseen osallistuvat yhteisöt

Toteutukseen osallistuvat yhteisöt valitaan asetusta (EU, Euratom) N:o 966/2012 noudattaen.

Välillisen hallinnoinnin mukainen täytäntöönpano voi tapahtua suorien toimeksiantojen muodossa. Välillisen hallinnoinnin mallissa suorien toimeksiantojen mukaisten välineiden osalta toteutukseen osallistuvat yhteisöt hallinnoivat unionin rahoitusosuutta oman pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen.

Lisäksi voidaan harkita erikoistuneiden sijoitusvälineiden perustamista, jotta rahoitusosuuksia saataisiin useilta sijoittajilta. Unionin rahoitusosuus voi olla alisteisessa asemassa muiden sijoittajien rahoitusosuuteen nähden.

▼B

Toteutukseen osallistuva yhteisö voi antaa unionin rahoitusta erityiseen hankkeeseen yhteissijoituksena tarkoin perustelluissa tapauksissa erityisten toimintapoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Suunnittelu ja täytäntöönpano

Suunnittelussa on noudatettava rahoitusvälineitä koskevia asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 yleisiä säännöksiä.

Oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa, myös sen seurantaa ja valvontaa, koskevista yksityiskohtaisista ehdoista ja edellytyksistä sovitaan komission ja kunkin toteutukseen osallistuvan yhteisön välillä ottaen huomioon tämän liitteen ja asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 säännökset.

Varainhoitotili

Toteutukseen osallistuva yhteisö avaa varainhoitotilin, jolla unionin rahoitusosuutta ja siitä saatavia tuloja pidetään.

5. *Unionin rahoitusosuuden käyttö*

Unionin rahoitusosuutta käytetään seuraaviin tarkoituksiin:

a) pääomaosakkuudet,

b) sovitut palkkiot ja kustannukset, jotka liittyvät oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen perustamiseen ja hallinnointiin, mukaan lukien sen arviointi, jotka on määritelty asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 ja markkinakäytäntöjen mukaisesti; ja

c) rahoitusvälineeseen suoraan liittyvät tukitoimet.

6. *Hinnoittelu ja riskin ja tulojen jako*

Pääomakorvaus koostuu pääomasijoittajalle osoitetuista tavanomaisista palautuksista, ja se riippuu sijoitusten tuloksellisuudesta.

7. *Hakemukset ja hyväksyntämenettely*

Hakemukset osoitetaan toteutukseen osallistuvalle yhteisölle tai erikoistuneelle sijoitusvälineelle niiden hakemusmenettelyjen mukaisesti. Ne hyväksyvät hankkeet sisäisten menettelyjensä mukaisesti.

8. *Oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen voimassaoloaika*

Komissio tekee maksusitoumuksen oman pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen maksettavan unionin rahoitusosuuden viimeisestä erästä 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä. Toteuttamiseen osallistuvien yhteisöjen tai erikoistuneiden sijoitusvälineiden on saatettava oman pääoman ehtoisten sijoitusten hyväksyminen päätökseen 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä.

9. *Voimassaolon päättyminen*

Oman pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen osoitettu unionin rahoitusosuus korvataan asiaankuuluvalle varainhoitotilille, kun sijoitukset on myyty tai ne ovat saavuttaneet maturiteetin muuten. Varainhoitotilillä on oltava riittävä rahoitus oman pääoman ehtoiseen rahoitusvälineeseen liittyvien maksujen tai riskien kattamiseksi välineen voimassaolon päättymiseen saakka.

10. *Raportointi*

Komissio sopii toteutukseen osallistuvan yhteisön kanssa oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa koskevista vuotuisista raportointimenetelmistä asetusta (EU, Euratom) N:o 966/2012 noudattaen.

▼B

Lisäksi komissio antaa toteutukseen osallistuvien yhteisöjen tukemana vuosittain vuoteen 2023 saakka Euroopan parlamentille ja neuvostolle asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 140 artiklan 8 kohdan mukaisesti kertomuksen täytäntöönpanosta.

11. *Seuranta, valvonta ja arviointi*

Komissio seuraa oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa ja tekee myös tarvittaessa tarkastuksia paikan päällä; se toteuttaa tarkastukset ja valvonnan asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 mukaisesti.

12. *Tukitoimet*

Oman pääoman ehtoisen rahoitusvälineen täytäntöönpanoa voidaan tukea eräillä liitännäistoimenpiteitä. Niitä voivat olla muun muassa tekninen apu ja rahoitustuki, toimenpiteet pääomasijoittajien tietoisuuden lisäämiseksi sekä suunnitelmat yksityisten sijoittajien houkuttelemiseksi.

IV OSA

LIIKENNEALAN ERITYISTAVOITTEIDEN OHJEELLISET PROSENTTIOSUUDET

5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut talousarviovarat, lukuun ottamatta ohjelman tukitoimille osoitettuja varoja, jaetaan 4 artiklan 2 kohdassa määriteltyjä liikennealan erityistavoitteita varten seuraavasti:

a) pullonkaulojen poistaminen, rautateiden yhteentoimivuuden edistäminen, puuttuvien yhteyksien rakentaminen ja erityisesti rajat ylittävien osuuksien parantaminen – 80 prosenttia.

b) kestävien ja tehokkaiden liikennejärjestelmien varmistaminen pitkällä aikavälillä tarkoituksin valmistautua tuleviin liikennevirtoihin sekä mahdollistaa hiilestä irtautuminen kaikissa liikennemuodoissa siirtymällä innovatiivisiin vähähiilisiin ja energiatehokkaisiin liikenneteknologioihin, ja samalla turvallisuuden optimointi – 5 prosenttia.

c) liikennemuotojen yhdentämisen ja yhteenliittämisen optimointi ja liikennepalvelujen yhteentoimivuuden tehostaminen huolehtien samalla liikenneinfrastruktuurien esteettömyydestä ja ottaen huomioon 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan vi alakohdassa tarkoitetut SESAR-järjestelmän, RIS:n, VTMIS:n ja tieliikenteen ITS:n liikennevälineessä sijaitsevia osia varten määritellyt enimmäismäärät – 15 prosenttia.

Koheesiorahastosta siirretty 11 305 500 000 euron määrä käytetään kokonaisuudessaan ydinverkon toteuttamishankkeisiin tai tässä liitteessä olevassa I osassa eriteltyihin hankkeisiin ja horisontaalisiin painopisteisiin.

V OSA

MYÖNTÄMISPERUSTEITA VAHVISTETTAESSA HUOMIOON OTETTAVIEN YLEISTEN SUUNTAVIIVOJEN LUETTELO

Vähintään seuraavat yleiset suuntaviivat on otettava huomioon vahvistettaessa myöntämisperusteita 17 artiklan 5 kohdan mukaisesti:

a) toimen toteuttamisvalmius hankkeen suunnitteluvaiheessa;

b) ehdotetun toteutussuunnitelman mielekkyys;

c) tapauksen mukaan unionin tuen kannustava vaikutus julkisiin ja yksityisiin investointeihin;

▼B

d) tarve ratkaista rahoitusongelmia kuten markkinarahoituksen puute;

e) tapauksen mukaan taloudelliset, yhteiskunnalliset, ilmastolliset ja ympäristövaikutukset sekä käytettävyys;

f) tapauksen mukaan rajatylittävä ulottuvuus.

▼M1

VI OSA

LIIKENNEALAN RAHOITUKSEN PAINOPISTEET MONIVUOTISIA JA VUOTUISIA TYÖOHJELMIA VARTEN

1. **Rahoituksen painopisteet monivuotisissa työohjelmissa**

1.1 Rahoituksen painopisteet tavoitteessa pullonkaulojen poistaminen, rautateiden yhteentoimivuuden edistäminen, puuttuvien yhteyksien rakentaminen ja erityisesti rajat ylittävien osuuksien parantaminen:

i) ydinverkon käytävien ennalta yksilöidyt hankkeet (rautatiet, sisävesiväylät, maantiet, meri- ja sisävesisatamat);

ii) muiden ydinverkon osuuksien ennalta yksilöidyt hankkeet (rautatiet, sisävesiväylät, maantiet, meri- ja sisävesisatamat);

iii) rautateiden yhteentoimivuus;

iv) ERTMS:n käyttöönotto.

1.2 Rahoituksen painopisteet tavoitteessa kestävien ja tehokkaiden liikennejärjestelmien varmistaminen pitkällä aikavälillä, jotta valmistaudutaan tuleviin liikennevirtoihin sekä mahdollistetaan hiilestä irtautuminen kaikissa liikennemuodoissa siirtymällä innovatiivisiin vähähiilisiin ja energiatehokkaisiin liikenneteknologioihin optimoiden samalla turvallisuus:

i) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotto kaikissa liikennemuodoissa keskittyen hiilestä irtautumiseen, turvallisuuteen ja innovatiivisiin teknologioihin, joilla edistetään verkon kestävyyttä, toimintaa, hallintaa, esteettömyyttä, multimodaalisuutta ja tehokkuutta;

ii) turvallinen ja varma infrastruktuuri, mukaan lukien turvalliset ja valvotut pysäköintialueet maantieliikenteen ydinverkossa.

1.3 Rahoituksen painopisteet tavoitteessa liikennemuotojen yhdentämisen ja yhteenliittämisen optimointi ja liikennepalvelujen yhteentoimivuuden tehostaminen huolehtien samalla liikenneinfrastruktuurien esteettömyydestä:

i) yhtenäinen eurooppalainen ilmatila – SESAR;

ii) jokiliikenteen tietopalvelu;

iii) maantieliikenteen älykkäät liikennepalvelut;

iv) alusliikenteen ohjaus- ja seurantajärjestelmä;

v) merten moottoritiet;

▼M1

vi) toimet, joilla toteutetaan liikenteen infrastruktuuria ydinverkon solmukohdissa, myös kaupunkisolmukohdissa;

vii) yhteydet multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin ja näiden kehittäminen.

1.4 Ohjelman tukitoimet

2. **Rahoituksen painopisteet vuotuisissa työohjelmissa**

2.1 Rahoituksen painopisteet tavoitteessa pullonkaulojen poistaminen, rautateiden yhteentoimivuuden edistäminen, puuttuvien yhteyksien rakentaminen ja erityisesti rajat ylittävien osuuksien parantaminen:

i) ydinverkon rautatie-, sisävesiväylä- ja tiehankkeet, mukaan lukien yhteydet sisävesi- ja merisatamiin ja lentoasemiin, sekä satamien kehittäminen;

ii) kattavan verkon hankkeet (rautatiet, sisävesiväylät, maantiet, meri- ja sisävesisatamat);

iii) hankkeet Euroopan laajuisen liikenneverkon liittämiseksi naapurimaiden infrastruktuuriverkkoihin, erityisesti rajat ylittäviin osuuksiin liittyvät hankkeet (rautatiet, sisävesiväylät, maantiet, meri- ja sisävesisatamat).

2.2 Rahoituksen painopisteet tavoitteessa kestävien ja tehokkaiden liikennejärjestelmien varmistaminen pitkällä aikavälillä, jotta valmistaudutaan tuleviin liikennevirtoihin sekä mahdollistetaan hiilestä irtautuminen kaikissa liikennemuodoissa siirtymällä innovatiivisiin vähähiilisiin ja energiatehokkaisiin liikenneteknologioihin optimoiden samalla turvallisuus:

i) sellaisten uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotto, jotka eivät sisälly monivuotiseen työohjelmaan;

ii) tavaraliikennepalvelut;

iii) toimet rautateiden tavaraliikenteen melun vähentämiseksi, myös jälkiasennuksilla nykyiseen liikkuvaan kalustoon.

2.3 Rahoituksen painopisteet tavoitteessa liikennemuotojen yhdentämisen ja yhteenliittämisen optimointi ja liikennepalvelujen yhteentoimivuuden tehostaminen huolehtien samalla liikenneinfrastruktuurien esteettömyydestä:

i) telemaattiset sovellusjärjestelmät, jotka eivät sisälly monivuotiseen työohjelmaan;

ii) toimet, joilla parannetaan liikenteen infrastruktuurin käytettävyyttä vammaisten kannalta;

iii) toimet, joilla toteutetaan liikenteen infrastruktuuria ydinverkon solmukohdissa, myös kaupunkisolmukohdissa;

iv) yhteydet multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin ja näiden kehittäminen.

2.4 Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusvälineet:

i) Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan asetuksen 14 artiklassa ja liitteessä I olevassa III osassa määritelty rahoitusosuus rahoitusvälineisiin;

ii) innovatiivisiin rahoitusvälineisiin liittyvät ohjelman tukitoimet.

▼B

LIITE II

”LIITE

ENSIMMÄISTEN TAVARALIIKENNEKÄYTÄVIEN LUETTELO

	Jäsenvaltiot	Pääreitit ([1])	Tavaraliikenne-käytävien perustaminen:
Rein – Alpit	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge – Antwerpen/Amsterdam/ Vlissingen ([+])/Rotterdam – Duisburg – [Basel] – Milano – Genova	10. marraskuuta 2013 mennessä
Pohjanmeri – Välimeri	NL, BE, LU, FR, UK ([+])	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Lontoo ([+])/Dunkerque ([+])/Lille ([+])/Liège ([+])/Pariisi ([+])/Amsterdam ([+])-Rotterdam – Zeebrugge ([+])/ Antwerpen – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon/[Basel] – Marseille ([+])	10. marraskuuta 2013 mennessä
Skandinavia – Välimeri	SE, DK, DE, AT, IT	Tukholma/[Oslo] ([+])/Trelleborg ([+]) – Malmö – Kööpenhamina – Hampuri – Innsbruck – Verona – La Spezia ([+])/Livorno ([+])/Ancona ([+])/Taranto ([+])/Augusta ([+])/ Palermo	10. marraskuuta 2015 mennessä
Atlantin alue	PT, ES, FR, DE ([+])	Sines – Lissabon/Leixões — Madrid – Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian – Irun – Bordeaux – Pariisi/Le Havre/Metz – Strasbourg ([+])/Mannheim ([+]) Sines – Elvas/Algeciras	10. marraskuuta 2013 mennessä
Itämeri – Adrianmeri	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie ([+])/Gdynia – Katowice – Ostrava/Žilina – Bratislava/Wien/Klagenfurt – Udine – Venetsia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/ Trieste	10. marraskuuta 2015 mennessä
Välimeri	ES, FR, IT, SI, HU, HR ([+])	Almería – Valencia/Algeciras/Madrid – Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Torino – Milano – Verona – Padova/ Venetsia – Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana ([+])/Rijeka ([+]) – Zagreb ([+]) – Budapest – Zahony (Unkarin ja Ukrainan raja)	10. marraskuuta 2013 mennessä
Itäinen Välimeri	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bukarest – Constanta Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hampuri (*) – Praha – Wien/Bratislava – Budapest — Vidin – Sofia – Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgarian ja Turkin raja)/ Promachonas – Thessaloniki – Ateena – Patras (*)	10. marraskuuta 2013 mennessä

▼B

	Jäsenvaltiot	Pääreitit ([1])	Tavaraliikenne-käytävien perustaminen:
Pohjanmeri – Itämeri (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburi (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/Antwerpen – Aachen/Berliini – Varsova – Terespol (Puolan ja Valko-Venäjän raja)/ Kaunas – Riika (*) – Tallinna (*)	10. marraskuuta 2015 mennessä
Rein – Tonava (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Nürnberg – Wels Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wels – Wien – Bratislava – Budapest – Arad – Brašov/Craiova – Bukarest – Constanta Čierna ja Tisou (Slovakian ja Ukrainan raja) – Košice – Žilina – Horní Lideè – Praha – München/Nürnberg	10. marraskuuta 2020 mennessä

([1]) ”/” tarkoittaa vaihtoehtoisia reittejä. TEN-T:n suuntaviivojen mukaisesti Atlantin alueen ja Välimeren käytäviä olisi täydennettävä tulevaisuudessa tavaraliikenteen rautatiereitillä Sines/Algeciras – Madrid – Pariisi, joka käsittää Pyreneiden keskiosan läpikulkuyhteyden matalan tunnelin kautta.

(+) :lla merkityt reitit sisällytetään vastaaviin käytäviin viimeistään 3 vuoden kuluttua tässä taulukossa esitetystä perustamispäivämäärästä. Tämän asetuksen 8 artiklassa ja 13 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä olemassa olevia rakenteita mukautetaan sen perusteella, kuinka muita jäsenvaltioita ja infrastruktuurin hallinnoijia osallistuu kuhunkin käytävään. Sisällyttäminen perustuu markkinatutkimuksiin, ja siinä otetaan huomioon olemassa oleva matkustaja- ja tavaraliikenne tämän asetuksen 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(*) :lla merkityt reitit sisällytetään vastaaviin käytäviin viimeistään 5 vuoden kuluttua tässä taulukossa esitetystä perustamispäivämäärästä. Tämän asetuksen 8 artiklassa ja 13 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä olemassa olevia rakenteita mukautetaan sen perusteella, kuinka muita jäsenvaltioita ja infrastruktuurin hallinnoijia osallistuu kuhunkin käytävään. Sisällyttäminen perustuu markkinatutkimuksiin, ja siinä otetaan huomioon olemassa oleva matkustaja- ja tavaraliikenne tämän asetuksen 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(°) Eri raideleveysjärjestelmien erityispiirteet otetaan huomioon tämän käytävän perustamisessa ja käytössä, kunnes Rail Baltica -rautatiereitti (nimellinen raideleveys 1435 mm) toteutuu.

(‡) Tämän käytävän toteuttaminen perustuu markkinatutkimuksiin, ja siinä otetaan huomioon olemassa oleva matkustaja- ja tavaraliikenne tämän asetuksen 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Osuus Èierna ja Tisou (Slovakian ja Ukrainan raja) – Košice – Žilina – Horní Lideč – Praha perustetaan 10. marraskuuta 2013 mennessä."