Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B** **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 1316/2013,**

11. detsember 2013,

millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 348, 20.12.2013, lk 129)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 275/2014, 7. jaanuar 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 1316/2013,

11. detsember 2013,

millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 172,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ([2]),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([3])

ning arvestades järgmist:

(1) Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu saavutamiseks ning töökohtade loomise edendamiseks vastavalt strateegia „Euroopa 2020” eesmärkidele on liidul vaja transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektoris ajakohaseid ja hästi toimivaid taristuid, mis aitavad ühendada ja integreerida liitu ja selle kõiki piirkondi. Need ühendused peaksid aitama parandada isikute, kaupade, kapitali ja teenuste vaba liikumist. Üleeuroopalised võrgud peaksid hõlbustama piiriüleseid ühendusi, soodustama suuremat majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust ning aitama kaasa konkurentsivõimelisema sotsiaalse turumajanduse saavutamisele ja kliimamuutuste vastu võitlemisele.

(2) Käesoleva määrusega kehtestatud Euroopa ühendamise rahastu loomise eesmärk on kiirendada investeerimist üleeuroopalistesse võrkudesse ning võimendada nii avaliku kui ka erasektori poolset rahastamist, suurendades samal ajal õiguskindlust ja pidades kinni tehnoloogianeutraalsuse põhimõttest. Euroopa ühendamise rahastu peaks võimaldama täielikult ära kasutada transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektori vahelist koostoimet, suurendades seeläbi liidu meetmete tulemuslikkust ning võimaldades optimeerida rakendamise kulusid.

([1]) ELT C 143, 22.5.2012, lk 116.
([2]) ELT C 277, 13.9.2012, lk 125.
([3]) Euroopa Parlamendi 19. novembri 2013. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

▼B

(3) Euroopa Komisjoni sõnul on kuni 2020. aastani transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektori üleeuroopalistesse võrkudesse vaja investeerida hinnanguliselt 970 miljardit eurot.

(4) Käesoleva määrusega nähakse Euroopa ühendamise rahastu rakendamiseks aastateks 2014–2020 ette rahastamispakett 33 242 259 000 eurot (jooksevhindades) 2. detsembrini 2013. aasta institutsioonidevahelise kokkuleppe (Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta) ([1]) (edaspidi „institutsioonidevaheline kokkulepe”) punkti 17 tähenduses, mis on Euroopa Parlamendile ja nõukogule iga-aastase eelarvemenetluse käigus peamiseks juhiseks.

(5) Euroopa ühendamise rahastule eraldatud eelarvevahendite kasutamise optimeerimiseks peaks komisjonil olema võimalik teha pärast rahastu vahehindamist ettepanek assigneeringute ümberpaigutamiseks transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite vahel. Sellise ettepaneku suhtes tuleks kohaldada iga-aastast eelarvemenetlust.

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1301/2013 ([2]) loodud Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatavat 11 305 500 000 eurot (jooksevhindades) tuleks käesoleva määruse alusel rahastamisvahenditele eelarvevahendite eraldamiseks kasutada alles alates 1. jaanuarist 2017.

(7) Tõhusate transpordi- ja energiataristuvõrkude loomine on üks 12 põhimeetmest, mille komisjon on loetlenud oma 13. aprilli 2011. aasta teatises pealkirjaga „Ühtse turu akt – Kaksteist vahendit majanduskasvu edendamiseks ja usalduse suurendamiseks „Üheskoos uue majanduskasvu eest””.

(8) Komisjon on seadnud enesele kohustuseks võtta liidu rahastamisprogrammides arvesse kliimamuutuste küsimust ning suunata vähemalt 20 % liidu eelarvest kliimateemaliste eesmärkide saavutamisele. Oluline on tagada, et ühishuviprojektide ettevalmistamisel, väljatöötamisel ja rakendamisel pööratakse tähelepanu kliimamuutuste mõju leevendamisele ja sellega kohanemisele ning riskide ennetamisele ja juhtimisele. Käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvad taristuinvesteeringud peaksid aitama edendada üleminekut vähese CO_2-heitega ning kliimamuutustele ja katastroofidele vastupanuvõimelisele majandusele ja ühiskonnale, võttes arvesse ebasoodsate looduslike või demograafiliste tingimustega piirkondade, eriti äärepoolseimate piirkondade ja saarte eripärasid. Eelkõige transpordi- ja energiasektoris peaks Euroopa ühendamise rahastu aitama saavutada liidu keskpikki ja pikaajalisi CO_2-heite vähendamise eesmärke.

([1]) ELT C 420, 20.12.2013, lk 1.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembrini 2013 määrus (EL) nr 1301/2013, mis käsitleb Ühtekuuluvusfondi ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1084/2006 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 289).

▼B

(9) 8. juuni 2011. aasta resolutsioonis „Tulevikku investeerimine: uus mitmeaastane finantsraamistik konkurentsivõimelise, jätkusuutliku ja kaasava Euroopa nimel” ([1]) rõhutab Euroopa Parlament liidu digitaalarengu tegevuskava kiire elluviimise tagamise olulisust ja seda, kui tähtis on jätkata jõupingutusi, et saavutada 2020. aastaks seatud eesmärk muuta kiire internetiühendus kättesaadavaks kõigile liidu kodanikele, seda ka vähem arenenud piirkondades. Euroopa Parlament rõhutas ka tõhusasse transporditaristusse investeerimise suurt osatähtsust Euroopa jaoks oma konkurentsivõime kaitsmisel ja pikaajalise majanduskasvu tagamisel pärast kriisi, samuti seda, et üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T) on eluliselt tähtis siseturu nõuetekohaseks toimimiseks ning annab Euroopale olulise lisaväärtuse. Euroopa Parlament asus samuti seisukohale, et sellest tulenevalt peaks TEN-T olema mitmeaastase finantsraamistiku üks põhiprioriteet ja et selles on vaja suurendada TEN-T jaoks ette nähtud vahendeid. Lisaks rõhutas Euroopa Parlament vajadust võimendada liidupoolse rahastamise mõju ja võimalust, mida pakuvad Ühtekuuluvusfond, Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid ja rahastamisvahendid Euroopa jaoks prioriteetsete oluliste siseriiklike ja piiriüleste energiataristuprojektide rahastamiseks, ning vajadust eraldada liidu eelarvest märkimisväärne summa selle valdkonna rahastamisvahendite jaoks.

(10) Selleks et rahastada taristuid piiriülestes piirkondades osana võrgu kui terviku arendamisest, tuleks soodustada Euroopa ühendamise rahastu rahastamisvahendite ja muude liidu vahendite koostoimet.

(11) Komisjon võttis 28. märtsil 2011 vastu valge raamatu pealkirjaga „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” („valge raamat”). Kõnealuses valges raamatus on seatud eesmärgiks vähendada transpordisektorist pärinevat kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Seoses taristutega on valges raamatus seatud eesmärgiks luua 2030. aastaks täielikult toimiv ja kogu liitu hõlmav mitmeliigiline TEN-T põhivõrk. Koostalitlusvõimet saaks suurendada innovaatiliste lahendustega, mis parandavad kaasatud süsteemide ühilduvust. Samuti on valges raamatus seatud eesmärgiks optimeerida mitmeliigiliste logistikaahelate toimimist, sh kasutada laialdasemalt ära ressursitõhusamaid transpordiliike. Seepärast seatakse järgmised asjakohased TEN-T poliitika sihid: 30 % maanteekaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega 2030. aastaks, 2050. aastaks peaks olema asendatud üle 50 % sellistest vedudest; olemasoleva kiirraudteevõrgu pikkust tuleks 2030. aastaks kolmekordistada ja 2050. aastaks peaks enamik keskmise vahemaa reisijatevedusid toimuma raudteed pidi; 2050. aastaks tuleks kõik põhivõrgu lennuväljad ühendada raudteevõrguga ja kõik meresadamad tuleks ühendada raudtee-kaubaveosüsteemiga ning võimaluse korral ka siseveeteede süsteemiga.

([1]) ELT C 380 E, 11.12.2012, lk 89.

▼B

(12) 6. juuli 2010. aasta resolutsioonis transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta ([1]) rõhutas Euroopa Parlament asjaolu, et tõhus transpordipoliitika vajab esilekerkivate probleemide lahendamiseks sobivat finantsraamistikku ning et selleks tuleks suurendada praegu transpordi ja liikuvuse jaoks olemas olevaid ressursse; samuti leidis Euroopa Parlament, et on vaja luua vahend kooskõlastamaks ja optimeerimaks transpordi rahastamise eri allikate ja kõigi liidu tasandil saadaolevate finantsvahendite ja -mehhanismide kasutamist.

(13) 11. juuni 2009. aasta järeldustes TEN-T poliitika läbivaatamise kohta rõhutas nõukogu taas vajadust jätkata investeerimist transporditaristusse, et korralikult välja arendada kõiki transpordiliike hõlmav TEN-T, mis oleks aluseks siseturule, konkurentsivõimele, liidu majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele ning liidu ühendusele naaberriikidega, keskendudes Euroopa jaoks kaasneva lisaväärtuse loomisele. Nõukogu rõhutas samuti liidu vajadust teha kättesaadavaks asjakohased rahalised vahendid TEN-T projektidesse investeerimise soodustamiseks, ning eelkõige vajadust tagada TEN-T eelarvest piisav rahaline toetus prioriteetsetele projektidele, mis hõlmavad asjakohaseid piiriüleseid lõike ja mille rakendamine ulatub mitmeaastase finantsraamistiku planeerimise institutsiooniliste piirangute tõttu 2013. aastat kaugemale. Nõukogu arvates tuleks vajaduse korral veelgi arendada ja toetada avaliku ja erasektori partnerlust.

(14) Valges raamatus esitatud eesmärkidest lähtuvalt määratakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2012 ([2]) kohaste TEN-T suunistega kindlaks üleeuroopalise transpordivõrgu TEN-T taristu, täpsustatakse nõuded, millele kõnealune taristu peab vastama, ning esitatakse nende rakendamise meetmed. Suunistega nähakse eelkõige ette põhivõrgu lõplik väljaehitamine 2030. aastaks uue taristu loomise ning olemasoleva taristu laiaulatusliku ajakohastamise ja taastamise kaudu.

(15) Liikmesriikide transporditaristukavade analüüsile tuginedes leiab komisjon, et aastatel 2014–2020 vajab kogu TEN-T võrk transpordialaseid investeeringuid hinnanguliselt 500 miljardi euro väärtuses, millest umbes 250 miljardit eurot tuleb investeerida TEN-T põhivõrku.

(16) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 913/2010 ([3]) sätestatud raudtee-kaubaveokoridoride ning käesoleva määruse I lisa I osa kohaste põhivõrgukoridoride geograafiline ühendamine tuleks vajaduse korral tagada vastavate vahendite eesmärke arvesse võttes, selleks et vähendada halduskoormust ja tõhustada

([1]) ELT C 351E, 2.12.2011, lk 13.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembrini 2013 määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (Vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 1).

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22).

▼B

raudteetaristu väljaarendamist ja kasutamist. Raudtee-kaubaveokoridoride suhtes tuleks kohaldada üksnes määruse (EL) nr 913/2010 sätteid, sealhulgas nende ühendamises muudatuste tegemise puhul.

(17) TEN-T poliitika läbivaatamisel, mis algatati 2009. aasta veebruaris, loodi sihtotstarbeline eksperdirühm, kelle ülesanne oli abistada komisjoni ning tegelda TEN-T rahastamise strateegia ja finantsväljavaadetega. Eksperdirühm nr 5 tugines oma töös järgmiste eri valdkondade välisekspertide kogemustele: taristuettevõtjad, taristu planeerijad, riikide ja piirkondade ning kohalikud esindajad, keskkonnaeksperdid, akadeemilised ringkonnad ja erasektori esindajad. Eksperdirühma nr 5 lõpparuanne ([1]), mis võeti vastu 2010. aasta juulis, sisaldab 40 soovitust, millest mõnda on käesolevas määruses arvesse võetud. Nimetatud aruandes soovitatakse muu hulgas, et komisjon peaks kehtestama standardraamistiku liidu toetuste ja TEN-T avaliku ja erasektori partnerluste ühendamiseks, hõlmates nii ühtekuuluvuspoliitika fonde kui ka TEN-T eelarvet.

(18) 2007.–2013. aasta finantsraamistiku rakendamisel saadud kogemused näitavad, et osal liikmesriikidel, kes vastavad Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele, on tõsiseid raskusi selliste komplekssete piiriüleste ja liidule suurt lisaväärtust andvate transporditaristu projektide õigeaegse lõpuleviimisega ning Euroopa vahendite tõhusa kasutamise võimaldamisega. Seepärast tuleks liidule suurt lisaväärtust andvate transpordiprojektide, eelkõige piiriüleste projektide paremaks elluviimiseks paigutada üks osa Ühtekuuluvusfondi eraldistest (11 305 500 000 eurot) ümber selleks, et rahastada Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele vastavates liikmesriikides rakendatavaid transpordi põhivõrgu projekte või horisontaalsete prioriteetidega seotud transpordiprojekte Euroopa ühendamise rahastust. Esmases etapis tuleks rahastamiskõlblike projektide valimisel pidada kinni Ühtekuuluvusfondist riikidele tehtavatest eraldistest. Komisjon peaks toetama Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele vastavaid liikmesriike asjakohaste projektide ettevalmistamisel, eelkõige tugevdades asjaomaste riigiasutuste institutsioonilist suutlikkust ning korraldades täiendavaid konkursikutseid, tagades samal ajal läbipaistva projektide valiku menetluse.

(19) Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatavat 11 305 500 000 euro suurust summat, mis on ette nähtud kasutamiseks üksnes kõnealusest fondist abi saamise tingimustele vastavates liikmesriikides, ei tuleks kasutada nende meetmete rahastamiseks, mis loovad transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite omavahelist koostoimet ja toetavad ühishuviprojekte, mis tulenevad mitut sektorit hõlmavatest projektikonkurssidest.

(20) Euroopa ühendamise rahastu eesmärkide tulemusliku saavutamise olulisteks eeltingimusteks on institutsiooniline ja haldussuutlikkus. Komisjon peaks nii palju kui võimalik pakkuma asjakohast toetust, et võimaldada asjaomasel liikmesriigil koostada ja rakendada projekte.

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

▼B

(21) Komisjon määras oma 17. novembri 2010. aasta teatises pealkirjaga „Energiainfrastruktuuri prioriteedid aastaks 2020 ja pärast seda - Euroopa integreeritud energiavõrgu väljaarendamise kava” kindlaks prioriteetsed koridorid, mis peavad aitama liidul 2020. aastaks saavutada ambitsioonikad energia- ja kliimapoliitika eesmärgid, et viia lõpule energia siseturu väljakujundamine, tagada varustuskindlus ja võimaldada integreerida taastuvad energiaallikad, ning valmistada ette võrgud energiasüsteemi CO_2-heite edasiseks vähendamiseks pärast 2020. aastat.

(22) Euroopa energiataristu ajakohastamiseks ja laiendamiseks, võrkude piiriüleseks ühendamiseks ning liikmesriikide energiasüsteemide eraldatuse lõpetamiseks on vaja märkimisväärseid investeeringuid, et kulutõhusalt täita liidu energia- ja kliimapoliitika eesmärgid, milleks on konkurentsivõimelisus, säästvus ja varustuskindlus. Komisjoni sõnul vajab energiataristu kuni 2020. aastani investeeringuid hinnanguliselt 1 triljoni euro ulatuses, millest ligikaudu 200 miljardit euro suurune investeering suunataks Euroopa jaoks olulistesse elektri- ja gaasiülekandening -salvestustaristutesse. Nõukogule esitatud komisjoni talituste töödokumendi pealkirjaga „Energiainfrastruktuuri investeerimisvajadused ja -lüngad” kohaselt on Euroopa jaoks oluliste projektide puhul oht, et lubade andmise, reguleerimise ja rahastamisega seotud takistuste tõttu võib ligikaudu 100 miljardi euro väärtuses investeeringuid jääda ettenähtud ajal tegemata.

(23) Võttes arvesse pakilist vajadust ehitada välja tuleviku energiataristu ja arvestades investeerimismahtude märkimisväärset suurenemist võrreldes varasemaga, on vaja radikaalselt muuta energiataristu toetamist liidu tasandil. Nõukogu kinnitas 28. veebruari 2011. aasta järeldustes energiakoridoride prioriteetsust Euroopa jaoks.

(24) Euroopa Ülemkogu 4. veebruari 2011. aasta kohtumisel kutsuti komisjoni energiasektoriga seoses üles lihtsustama ja tõhustama loa andmise menetlusi ning töötama välja investeeringute jaoks atraktiivne õigusraamistik. Euroopa Ülemkogu rõhutas, et suur osa investeeringutest peaks tulema turult ning et kulud tuleks katta tariifide kaudu. Euroopa Ülemkogu kohtumisel tunnistati, et riik peaks rahastama selliseid projekte, mis on vajalikud varustuskindluse või solidaarsuse seisukohast ning mis turupõhisele finantseerimisele huvi ei paku. Euroopa Ülemkogu rõhutas samuti vajadust ajakohastada ja laiendada Euroopa energiataristut ja ühendada võrke piiriüleselt, selleks et liikmesriikidevaheline solidaarsus saaks toimida, et oleks võimalik kasutada alternatiivseid tarne- või transiiditeid ja energiaallikaid ning et arendada edasi taastuvaid energiaallikaid, nii et need suudaksid konkureerida traditsiooniliste energiaallikatega. Ülemkogul nõuti, et energia siseturu väljakujundamine tuleks lõpule viia 2014. aastaks, nii et gaasi ja elektrit saaks vabalt tarnida ning et ükski liikmesriik ei jääks pärast 2015. aastat eraldatuks Euroopa gaasi- ja elektrivõrkudest ega tunneks muret selle pärast, et tema energiajulgeolekut ohustab asjakohaste ühenduste puudumine. Esimeses kahes

▼B

käesoleva määruse alusel vastu võetavas iga-aastases tööprogrammis tuleks prioriteedina käsitleda ühishuviprojekte ja nendega seonduvaid meetmeid, mille eesmärk on lõpetada energiasüsteemide eraldatus ja kõrvaldada energia tarnimise kitsaskohad, et välja kujundada energia siseturg.

(25) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 347/2013 ([1]) määratakse kindlaks üleeuroopalise energiataristuga seotud prioriteedid, mis on vaja rakendada 2020. aastaks, et täita liidu energia- ja kliimapoliitika eesmärgid; samuti esitatakse selles eeskirjad, mille alusel saab välja selgitada kõnealuste prioriteetide rakendamiseks vajalikud ühishuviprojektid, sätestatakse meetmed seoses lubade andmisega, avalikkuse kaasamisega ja reguleerimisega, et kiirendada ja/või hõlbustada kõnealuste projektide rakendamist, sh kriteeriumid, mille alusel otsustatakse selliste projektide üldine vastavus liidu rahalise abi saamise tingimustele.

(26) Telekommunikatsioonisüsteem muutub üha enam internetipõhiseks taristuks ning lairibavõrkude taristu hoogustab digitaalteenuste kasutamist suure hulga tegevuste puhul ühiskonnas. Internet on muutumas valdavaks teabevahetuse, äritegevuse, era- ja avalike teenuste pakkumise ning sotsiaalse ja kultuurilise ühtekuuluvuse platvormiks. Uute andmetöötluse paradigmadena kerkivad esile ka pilvandmetöötlus ja tarkvara pakkumine teenusena. Seepärast on üleeuroopaline juurdepääs kõikjale ulatuvale kiirele internetiühendusele ja uuenduslikele digitaalteenustele majanduskasvu ja ühtse turu seisukohast äärmiselt oluline.

(27) Tänapäevased kiire interneti võrgud on äärmiselt oluline taristu Euroopa äriühingute vahelise ühenduse seisukohast, eelkõige selliste väikese ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKE) jaoks, mis kulutõhususe suurendamiseks soovivad kasutada pilvandmetöötlust. Et vältida taristu dubleerimist, hoida ära erainvesteeringute mujale viimist ning parandada suutlikkuse suurendamist uute investeerimisvõimaluste loomiseks ja kulude vähendamise meetmete rakendamise edendamiseks, tuleks võtta meetmeid, et täiustada Euroopa ühendamise rahastust lairibaühendustele antavate liidu toetuste ning kõigist teistest saadaolevatest allikatest, k.a riiklike lairibakavade kaudu antavate toetuste kooskõlastamist.

(28) Strateegias „Euroopa 2020” kutsutakse üles rakendama Euroopa digitaalarengu tegevuskava, millega kehtestatakse stabiilne õigusraamistik, et soodustada investeeringuid avatud ja konkurentsivõimelisse kiire interneti taristusse ja sellega seotud teenustesse. Eesmärk peaks olema saavutada Euroopas 2020. aastaks tipptehnoloogial põhinev kiireim lairibaühendus kogu maailmas.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2013. aasta määrus (EL) nr 347/2013 üleeuroopalise energiataristu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1364/2006/EÜ ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 713/2009, (EÜ) nr 714/2009 ja (EÜ) nr 715/2009 (ELT L 115, 25.4.2013, lk 39).

▼B

(29) Nõukogu jõudis 31. mail 2010 järeldusele, et liit peaks suunama vajalikud vahendid kiirel ja ülikiirel internetiühendusel ja koostalitlusvõimelistel rakendustel põhineva ühtse e-turu arendamisse, ning tunnistas, et järgmise põlvkonna lairibavõrkudesse tehtavad tõhusad ja konkurentsivõimelised investeeringud oleksid vajalikud innovatsiooni, tarbija valikuvõimaluste ja liidu konkurentsivõime jaoks ning suudaksid tagada parema elukvaliteedi tänu paremale tervishoiusüsteemile, ohutumale transpordile, uutele meediavõimalustele ning kaupade, teenuste ja teadmiste paremale kättesaadavusele ning seda eelkõige piiriüleselt.

(30) Erasektoril peaks olema lairibavõrkude kasutuselevõtmisel ja ajakohastamisel juhtroll ning teda peaks selles toetama konkurentsivõimeline ja investeerimist soodustav õigusraamistik. Kui erainvesteeringuid ei tehta piisavalt, peaksid liikmesriigid tegema digitaalarengu tegevuskava eesmärkide saavutamiseks vajalikke pingutusi. Lairibavõrkudele suunatud avaliku sektori rahalist abi tuleks anda ainult nendele rahastamisvahenditele, millega toetatakse programme või algatusi, mis hõlmavad projekte, mida ei saa rahastada vaid erasektor, võttes aluseks eelhindamise, millega tehakse kindlaks turutõrked või mitteoptimaalsed investeerimisolukorrad.

(31) Seetõttu on oluline ergutada kooskõlas tehnoloogianeutraalsuse põhimõttega kiire ja ülikiire lairiba-internetiühenduse võrkude kasutuselevõttu kogu liidus ning lihtsustada üleeuroopaliste digitaalteenuste väljatöötamist ja rakendamist. Rahastamisvahendite kaudu tehtavad riiklikud investeeringud kiire ja ülikiire lairiba-internetiühenduse võrkudesse ei tohi tuua kaasa turumoonutusi ega pärssida investeerimishuvi. Neid tuleks kasutada erainvesteeringute ligitõmbamiseks ning ainult juhtudel, kui äriline huvi investeerimiseks puudub.

(32) Selleks et tõhustada liidu rahalist abi ja suurendada selle mõju, soodustada erainvesteeringuid ja vastata konkreetsete projektide erinõudmistele, on vaja mitmesuguseid rakendusmeetodeid, mis vajavad eri rahastamismäärasid ja rahastamisvahendeid.

(33) Üleeuroopaliste telekommunikatsioonitaristu võrkude suuniseid käsitlevas määruses määratakse kindlaks kriteeriumid, mille alusel ühishuviprojektid võivad käesoleva määruse alusel saada rahalist toetust.

(34) Algatuses „Horisont 2020 – teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm” ([1]) keskendutakse muu hulgas ühiskondlike väljakutsete vastuvõtmisele (nt aruka, keskkonnahoidliku, kättesaadava ja integreeritud transpordi abil, turvalise, puhta ja tõhusa energia ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogial rajaneva

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembrini 2013. aasta määrus (EL) nr 1291/2013, millega kehtestatakse teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm Horisont 2020 aastateks 2014–2020 ning tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1982/2006/EÜ (ELT L 347, 20.12.2013, lk 104).

▼B

tervishoiu abil, valitsemise ja säästva arengu abil), et vahetult reageerida strateegias „Euroopa 2020” kindlaks tehtud probleemidele, toetades meetmeid, mis hõlmavad kogu tsüklit alates teadusuuringutest kuni turustamiseni. Raamprogrammiga Horisont 2020 toetatakse kõiki innovatsioonitsükli etappe, eelkõige turustamisele lähedasemat tegevust, sh innovaatilisi rahastamisvahendeid. Selleks et suurendada liidupoolse rahastamise mõju ja tagada ühtsus, luuakse Euroopa ühendamise rahastu ja programmi Horisont 2020 vahel tihe koostoime.

(35) Komisjon sätestas oma 20. juuli 2010. aasta teatises pealkirjaga „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020” ohutut taristut toetavate poliitikameetmete raamistiku kui peamise elemendi, et vähendada liiklusõnnetuste ohvrite arvu 2020. aastaks 50 % võrra. Euroopa ühendamise rahastu peaks seetõttu tagama, et taotlused liidupoolseks rahastamiseks vastavad kõigis asjakohastes liiklusohutusalastes liidu õigusaktides sätestatud ohutusnõuetele, soovitustele ja eesmärkidele. Euroopa ühendamise rahastu tulemuslikkuse hindamisel tuleks võtta arvesse ohvrite arvu vähendamist liidu maanteedel.

(36) Liit ja enamik liikmesriike on ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni osalised ning ülejäänud liikmesriikides on kõnealune konventsioon ratifitseerimisel. Asjakohaste projektide rakendamisel on oluline, et selliste projektide tehnilistes kirjeldustes võetakse arvesse juurdepääsu tagamist puudega inimeste jaoks, nagu on sätestatud kõnealuses konventsioonis.

(37) Hoolimata sellest, et suurt osa strateegia „Euroopa 2020” alusel tehtavatest investeeringutest on võimalik saada turgudelt ja reguleerivate meetmete abil, võib rahastamiseks vaja minna riiklikke meetmeid ning liidu abi toetuste ja innovaatiliste rahastamisvahendite vormis.

(38) Liidu eelarve kasutamise optimeerimiseks tuleks toetusi anda sellistele projektidele, mida erasektor ei rahasta piisavalt.

(39) Raudteeprojekte ei tuleks välja jätta käesoleva määruse alusel toetusi saavate projektide hulgast, kuna nende pealt saadakse kohustuslikest tasudest tekkivat tulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL ([1]) alusel.

(40) Paljudes liikmesriikides võetud fiskaalmeetmete tõttu peavad riigiasutused ümber hindama oma taristuinvesteeringute kavad või nad on seda juba teinud. Seoses sellega on avaliku ja erasektori partnerlust peetud taristuprojektide teostamise tõhusaks vahendiks, millega tagatakse selliste poliitikaeesmärkide saavutamine nagu kliimamuutuste vastu võitlemine, alternatiivsete

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

▼B

energiaallikate kasutamise ning energia- ja ressursitõhususe edendamine, säästva transpordi toetamine ja lairibavõrkude kasutuselevõtt. Komisjon võttis oma 19. novembri 2009. aasta teatises pealkirjaga „Era- ja avaliku sektori investeeringute kasutamine majanduse elavdamiseks ja pikaajalise struktuurimuutuse saavutamiseks: avaliku ja erasektori partnerluse arendamine” kohustuse muuta avaliku ja erasektori partnerluse jaoks ette nähtud rahalised vahendid kättesaadavamaks, laiendades olemasolevate rahastamisvahendite rakendusala.

(41) Komisjon rõhutas oma 19. oktoobri 2010. aasta teatises peakirjaga „ELi eelarve läbivaatamine”, et pikaajalise äripotentsiaaliga projektide puhul peaks olema normiks liidu vahendite kasutamine partnerluses finants- ja pangandussektoriga, eelkõige Euroopa Investeerimispangaga ja liikmesriikide avaliku sektori finantseerimisasutustega, aga ka muude rahvusvaheliste finantseerimisasutuste ja erafinantssektoriga, sealhulgas riiklikul ja piirkondlikul tasandil.

(42) Rahastamisvahendeid tuleks kasutada konkreetsete turuvajaduste rahuldamiseks selge liidu lisaväärtusega meetmete puhul, mis on kooskõlas Euroopa ühendamise rahastu eesmärkidega, ning need ei tohiks eemale tõrjuda erasektoripoolset rahastamist. Need peaksid suurendama liidu eelarvest tehtavate kulutuste võimendavat mõju ja saavutama erasektori rahastamise ligimeelitamisel suurema kordistava mõju. See on eriti asjakohane seoses laenude raske kättesaadavusega, piirangutega avaliku sektori kulutustele ning vajadusega toetada Euroopa majanduse elavdamist. Enne rahastamisvahendite kasutamise otsustamist peaks komisjon neid vahendeid eelnevalt hindama, nagu on nõutav Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 ([1]) kohaselt.

(43) Komisjon kohustus strateegias „Euroopa 2020” kasutama liidu rahastamisvahendeid sidusa rahastamisstrateegia osana, milles koondatakse kokku liidult ning liikmesriikide avalikult ja erasektorilt taristu rahastamiseks saadavad vahendid. Seda tehakse põhjendusel, et paljudel juhtudel on ebaoptimaalseid investeerimisolukordi ja turu puudujääke võimalik tõhusamalt lahendada rahastamisvahendite, mitte toetuste abil.

(44) Euroopa ühendamise rahastu peaks pakkuma rahastamisvahendeid, millega soodustatakse erasektori investorite ja finantseerimisasutuste kaalukat osalemist taristuinvesteeringutes. Selleks et rahastamisvahendid oleksid erasektori jaoks piisavalt atraktiivsed, tuleks nende kavandamisel ja rakendamisel võtta vajalikul määral arvesse halduskoormuse lihtsustamist ja vähendamist, aga ka seda, et nendega saaks paindlikult reageerida kindlaks tehtud rahastamisvajadustele. Rahastamisvahendite kavandamisel tuleks lähtuda 2007.–2013. aasta mitmeaastases finantsraamistikus sätestatud rahastamisvahendite, näiteks TEN-T projektide laenutagamisvahendi, riskijagamisrahastu, 2020. aasta Euroopa energeetika, kliimamuutuste ja infrastruktuuride fondi ehk nn Marguerite’i fondi ning Euroopa 2020 projektivõlakirjade algatuse rakendamisel saadud kogemustest.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL, Euratom) nr 966/2012, mis käsitleb liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantseeskirju ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 (ELT L 298, 26.10.2012, lk 1).

▼B

(45) Eelhindamiste ja muude seonduvate hindamiste, eelkõige 2015. aastal teostatava Euroopa 2020 projektivõlakirjade algatuse sõltumatu hindamise tulemustega kooskõlas tuleks uurida võimalust kasutada uuenduslikke rahastamisvahendeid, näiteks projektivõlakirju Euroopa lisaväärtusega transporditaristu rahastamise toetamiseks.

(46) Euroopa ühendamise rahastule eraldatud eelarvevahendite kasutamise optimeerimiseks peaks komisjon tagama kõigi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 680/2007 ([1]) kehtestatud rahastamisvahendite ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega 1639/2006/EÜ ([2]) kehtestatud projektivõlakirjade riskijagamise instrumentide jätkuvuse käesoleva määrusega kehtestatava võla- ja omakapitaliinstrumendiga eelhindamise põhjal, nagu on sätestatud määruses (EL, Euratom) nr 966/2012.

(47) Rahalise abi tõhusaima vormi valimisel tuleks võtta asjakohaselt arvesse abikõlblike projektide sektori- ja projektispetsiifilisi omadusi. Selleks et võimaldada liidu eelarve tõhusaimat kasutamist ja suurendada liidu rahalise abi kordistavat mõju energiasektori osas, peaks komisjon niivõrd, kui võimalik ning eeldusel, et turg need kasutusele võtab, pidama esmatähtsaks rahastamisvahendite kasutamist, pidades samas kinni rahastamisvahendite kasutamise ülemmäärast vastavalt käesolevale määrusele. Energiaprojektide arendajaid julgustatakse enne tööde jaoks toetuste taotlemist uurima, kas on võimalik kasutada rahastamisvahendeid. Komisjon peaks sellega seoses toetama asjakohaselt võimalikult palju rahastamisvahendite kasutuselevõttu.

(48) Elektri-, gaasi- ja CO_2-alased ühishuviprojektid peaksid olema kõlblikud saama liidu rahalist abi uuringuteks ja teatavatel tingimustel töödeks kas toetuste või uuenduslike rahastamisvahendite vormis. Sellega tagataks vajadustele vastava toetuse andmine niisugustele ühishuviprojektidele, mis ei ole kehtiva õigusraamistiku ja turutingimuste kohaselt tasuvad. Energiavaldkonnas on oluline vältida konkurentsimoonutusi, eelkõige projektide vahel, mis panustavad samasse liidu prioriteetsesse koridori. Niisugune rahaline abi peaks tagama vajaliku koostoime Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidega, millest rahastatakse piirkondliku või kohaliku tähtsusega energiajaotuse nutivõrke. Ühishuviprojektidesse investeerimine põhineb kolmeastmelisel loogikal. Kõigepealt peaksid esimesed investeeringud tulema turult. Seejärel, kui turg ei investeeri, tuleks uurida regulatiivsete lahenduste võimalusi, vajaduse korral kohandada asjaomast õigusraamistikku, ning tagada asjaomase õigusraamistiku nõuetekohane

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 680/2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas (ELT L 162, 22.6.2007, lk 1).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 2006. aasta otsus 1639/2006/EÜ, millega kehtestatakse konkurentsivõime ja uuendustegevuse raamprogramm (2007–2013) (ELT L 310, 9.11.2006, lk 15).

▼B

kohaldamine. Lõpuks, kui esimesed kaks sammu ühishuviprojektide jaoks vajalikke investeeringuid ei anna, võib anda liidu rahalist abi, kui ühishuviprojekt vastab kohaldatavatele abikõlblikkuse kriteeriumidele.

(49) Määruse (EL) nr 347/2013 artikli 14 kohaselt on kõik kõnealuse määruse II lisa punktides 1, 2 ja 4 sätestatud kategooriatesse kuuluvad ühishuviprojektid kõlblikud saama liidu rahalist abi uuringutoetuste ja rahastamisvahendite kaudu. Tööde tegemiseks antavaid toetusi võib kasutada meetmete puhul, mis panustavad nendesse ühishuviprojektidesse, mis kooskõlas määruse (EL) nr 347/2013 artikliga 14 tõendavad olulist positiivset välismõju ja mis ei ole projekti äriplaani ega muude (eelkõige võimalike investorite, võlausaldajate või riikide reguleerivate asutuste koostatud) hinnangute kohaselt äriliselt tasuvad.

(50) Selleks et tagada rahastamisvahendite kaudu abi saajate mitmekesisus sektorite kaupa ja suurendada geograafilist mitmekesisust, nii et järk-järgult hõlmataks kõiki liikmesriike, ning pöörates eritähelepanu neile liikmesriikidele, mis vastavad Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele, peaks komisjon koos Euroopa Investeerimispangaga andma ühisalgatuste, näiteks Euroopa avaliku ja erasektori partnerluse ekspertkeskuse (EPEC) ja Euroopa piirkondades ühisabi projektide toetamise algatuse (Jaspers) kaudu toetust liikmesriikidele selliste projektide ettevalmistamiseks, mille rahastamist võidakse kaaluda.

(51) Käesoleva määruse kohased rahastamisvahendid peaksid kajastama määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 VIII jaotises ning komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 1268/2012 ([1]) sätestatud eeskirju ning olema kooskõlas rahastamisvahendite suhtes kohaldatavate parima tava eeskirjadega.

(52) Rahastamisvahendeid käsitlevate tingimustega seoses võib olla vaja lisada tööprogrammidesse lisanõuded, näiteks selleks, et tagada konkurentsivõimelised turud, pidades silmas liidu poliitikameetmete arengusuundi, tehnoloogia arengut ja muid asjakohaseks osutuda võivaid tegureid.

(53) Euroopa ühendamise rahastust toetuse saamist käsitlev mitmeaastane programmitöö peaks olema suunatud liidu prioriteetide toetamisele, tagades vajalike rahaliste vahendite olemasolu ning liidu ja liikmesriikide ühismeetmete ühtsuse, läbipaistvuse ja jätkuvuse. Pärast transpordisektori esimese mitmeaastase tööprogrammi rakendamist esitatud taotlustega seotud kulusid tuleks hakata käsitama abikõlblikuna alates 1. jaanuarist 2014, et tagada nende projektide jätkumine, mis on juba hõlmatud määrusega (EÜ) nr 680/2007.

([1]) Komisjoni 29. oktoobri 2012. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 1268/2012, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 (mis käsitleb Euroopa Liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantseeskirju) kohaldamise eeskirju (ELT L 362, 31.12.2012, lk 1).

▼B

(54) Arvestades asjaolu, et mõne taristuprojekti rakendamise eelarve peab olema väga suur, peaks olema sätestatud võimalus jaotada rahalise abiga seotud eelarvelised kulukohustused mõne meetme puhul aastasteks osamakseteks.

(55) Võttes arvesse liidu tasandil olemas olevaid vahendeid, on vaja soovitud mõju saavutamiseks keskenduda projektidele, millel on Euroopa jaoks suurim lisaväärtus. Seepärast tuleks toetus suunata põhivõrgule ja ühishuviprojektidele liikluse juhtimise süsteemide valdkonnas (eelkõige lennuliikluse juhtimise süsteemid, mis tulenevad Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemist (SESARi süsteem) ja mis vajavad liidu eelarvest ligikaudu kolm miljardit eurot, aga ka intelligentne transpordisüsteem (ITS), laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (VTMIS), jõeteabeteenused (RIS) ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)). Energiasektoris peaks rahaline abi keskenduma energia siseturu väljakujundamisele, varustuskindluse tagamisele, säästvuse edendamisele, muu hulgas tagades taastuvallikatest toodetud elektrienergia ülekande tootmiskohtadest nõudlus- ja salvestuskeskustesse, ning avaliku ja erasektori investeeringute ligimeelitamisele. Telekommunikatsioonisektoris tuleks rahaline abi suunata peamiselt projektidele, mis tekitavad nõudlust lairibaühenduse järele, sealhulgas Euroopa digitaalteenuste taristu ülesehitamisele, mis peaks omakorda soodustama investeerimist lairibavõrgu kasutuselevõtmisesse.

(56) Energiasektoris tuleks ettenähtud eelarve eraldada eeskätt rahastamisvahendite kaudu, eeldusel, et turg need kasutusele võtab. Telekommunikatsioonisektori ühishuviprojektid peaksid olema kõlblikud saama liidu rahalist abi toetuste ja hangete vormis põhiteenusplatvormide, üldteenuste ja horisontaalsete meetmete jaoks. Lairibavõrkude kasutuselevõtu meetmed, sealhulgas lairibaühenduse järele nõudluse tekitamise meetmed peaksid olema kõlblikud saama liidu rahalist abi rahastamisvahendite kaudu.

(57) Määruse (EL) nr 347/2013 mõju hindamise raames tehtud analüüsi kohaselt on ühishuviprojekte, mis aitavad kõige rohkem kaasa strateegiliste energiataristu esmatähtsate koridoride ja valdkondade rakendamisele, hinnanguliselt umbes 100 elektri- ja 50 gaasisektoris. Lisaks, arvestades et järgmise kahe kümnendi jooksul on elektrienergial Euroopa energiasüsteemis eeldatavasti ülekaal, on elektrivaldkonna ühishuviprojektide toetamiseks vaja hinnanguliselt suurt osa Euroopa ühendamise rahastu energiavaldkonna rahastamispaketist. Kuigi see hinnang võib muutuda vastavalt uuele lisanduvale teabele ja võttes arvesse vajadust tagada vastavus määrusega (EL) nr 347/2013, peaks komisjon võtma asjakohaselt arvesse elektriprojekte, eesmärgiga muuta suur osa rahalisest abist nendele projektidele kättesaadavaks ajavahemikul

▼B

2014–2020, eeldusel, et turg selle kasutusele võtab, ning sõltuvalt kavandatud meetmete kvaliteedist, küpsusest ja nende rahastamisvajadustest. See eesmärk ei piira energiaprojektide jaoks kättesaadavate vahendite mis tahes võimalikku ümberjaotamist.

(58) Komisjon peaks teostama vahe- ja järelhindamised ning edastama need Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele, et hinnata rahastamise tulemuslikkust ja tõhusust ning selle mõju Euroopa ühendamise rahastu üldeesmärkide ja strateegia „Euroopa 2020" prioriteetide saavutamisele. Komisjon peaks avalikustama teabe Euroopa ühendamise rahastust toetust saavate konkreetsete projektide kohta. Seda teavet tuleks igal aastal ajakohastada.

(59) Transpordi- ja energiasektoris on määrusega (EL) nr 1315/2013 ja määrusega (EL) nr 347/2013 sätestatud sektorispetsiifilistele suunistele tuginedes koostatud selliste projektide, esmatähtsate koridoride ja valdkondade loetelud, mille suhtes tuleks kohaldada käesolevat määrust, ning need loetelud tuleks esitada käesoleva määruse lisas. Selleks et võtta transpordisektoris arvesse poliitiliste prioriteetide, tehnoloogiliste võimaluste ja liiklusvoogude võimalikku muutumist, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte I lisa I osa muutmiseks ja rahastamisprioriteetide täpsustamiseks artikli 7 lõike 2 kohaselt abikõlblike meetmete osas, mis kajastuvad tööprogrammides.

(60) Selleks et võtta arvesse konkreetsete transpordieesmärkide tegelikku rahastamisnõudlust ja et vahehindamise tulemused ellu viia, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta iga konkreetse transpordieesmärgi jaoks ette nähtud soovituslikku protsendimäära, kui osutub vajalikuks kalduda konkreetse transpordieesmärgi jaoks käesoleva määruse I lisa VI osas ette nähtud eelarveeraldisest kõrvale rohkem kui viis protsendipunkti. Konkreetsete transpordieesmärkide jaoks ette nähtud soovituslikud summad ei takista kulutamast Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatavat 11 305 500 000 eurot täielikult põhivõrgu rakendamise projektidele või projektidele ja horisontaalsetele prioriteetidele, mis on kindlaks määratud käesoleva määruse I lisa I osas.

(61) Selleks et võtta arvesse Euroopa ühendamise rahastu rakendamise põhjal tehtud järeldusi, sealhulgas vahehindamise raames, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta üldiste suuniste loetelu, mida võetakse arvesse rahalise abi andmise kriteeriumide kehtestamisel.

▼B

(62) Käesoleva määruse kohaste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel on äärmiselt oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

(63) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda mitme- ja iga-aastaste tööprogrammide rakendamise volitused. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([1]).

(64) Liidu finantshuve tuleks kogu kulutsükli vältel kaitsta proportsionaalsete meetmete kaudu, mis hõlmavad rikkumiste ärahoidmist, avastamist ja uurimist, samuti kadumaläinud, alusetult välja makstud või ebaõigesti kasutatud vahendite tagasinõudmist ning vajaduse korral karistuste määramist vastavalt määrusele (EL, Euratom) nr 966/2012. Euroopa Parlamenti tuleks kõigist sellistest meetmetest teavitada.

(65) Selleks et tagada Euroopa ühendamise rahastust abi saavate projektide vahel laialdane ja õiglane konkurents, peaks lepingu vorm vastama projekti eesmärkidele ja tingimustele. Lepingutingimused tuleks koostada selliselt, et need jaotaksid õiglaselt lepinguga seotud riskid, et maksimeerida kulutasuvust ja saavutada lepingu tõhusaim täitmine. Seda põhimõtet tuleks kohaldada sõltumata sellest, kas kasutatakse riigisisest või rahvusvahelist lepingumudelit.

(66) Mõned ühist huvi pakkuvad taristuprojektid võivad ühendada ja hõlmata ka naaberriike, ühinemiseks valmistuvaid riike ja muid kolmandaid riike. Euroopa ühendamise rahastu peaks olema kõnealuste taristute ühendamise ja rahastamise lihtsustatud vahendiks, mille abil tagada liidu eelarve sise- ja välisvahendite sidusus.

(67) Kui kolmandad riigid ja kolmandates riikides asutatud üksused osalevad ühishuviprojekte rakendada aitavates meetmetes, peaks toetusi andma üksnes siis, kui neid meetmeid ei ole tõenäoliselt võimalik piisavalt toetada Euroopa ühendamise rahastu raames ette nähtud muu rahalise abi vormis või liidu muude programmide kaudu.

(68) Üldist suunist, mille kohaselt võtab komisjon arvesse sotsiaal-, kliima- ja keskkonnamõju, nagu on osutatud käesoleva määruse I lisa V osas, ei tuleks kohaldada energiavaldkonnas kooskõlas lähenemisviisiga, mis on sätestatud määruse (EL) nr 347/2013 artikli 4 lõikes 4.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

▼B

(69) Üldist suunist võtta arvesse liidu toetuse stimuleerivat mõju avaliku ja erasektori investeeringutele tuleks telekommunikatsioonisektoris kohaldada üksnes nende digitaalteenuste taristute suhtes, mille eesmärk on vallandada lisainvesteeringuid.

(70) Üldist suunist võtta arvesse piiriülest mõõdet ei tuleks kohaldada lairibavõrkudega seoses, kuna kõik investeeringud lairibavõrkudesse, sealhulgas liikmesriigi piiridesse jäävad investeeringud, tõhustavad üleeuroopaliste telekommunikatsioonivõrkude ühenduvust.

(71) Euroopa Majanduspiirkonna lepingu (EMP leping) osalisteks olevate Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) riikide osalemine Euroopa ühendamise rahastus peaks toimuma EMP lepingus sätestatud tingimustel. Iga käesoleva määrusega hõlmatud sektorit tuleks käsitada eraldi programmina. EFTA riikide osalemine Euroopa ühendamise rahastus tuleks sätestada eelkõige telekommunikatsioonivaldkonnas.

(72) Seoses transpordiga tuleks käesoleva määruse kohase abikõlblikkuse eesmärgil kolmandate riikide ühishuviprojektide puhul kohaldada määruse (EL) nr 1315/2013 III lisas esitatud näitlikke kaarte. Nendes kolmandates riikides, mille kohta kõnealuses määruses ei ole ette nähtud näitlikke kaarte, peaksid ühishuviprojektid olema abikõlblikud juhul, kui vastava riigiga tehakse vastastikust koostööd selliste näitlike kaartide suhtes kokkuleppimiseks.

(73) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt üleeuroopaliste võrkude koordineerimist, väljaarendamist ja rahastamist ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga on kõnealuste eesmärkide koordineerimise vajaduse tõttu neid parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(74) Euroopa parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 ([1]) tuleks selguse huvides kehtetuks tunnistada.

(75) Käesolev määrus peaks jõustuma järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*, et käesolevas määruses sätestatud delegeeritud õigusaktid ja rakendusaktid jõutaks õigel ajal vastu võtta,

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 67/2010, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste võrkude valdkonnas (ELT L 27, 30.1.2010, lk 20).

▼B

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I JAOTIS

ÜLDSÄTTED

I PEATÜKK

Euroopa ühendamise rahastu

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesoleva määrusega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, millega määratakse kindlaks tingimused, meetodid ja menetlused liidu rahalise abi andmiseks üleeuroopalistele võrkudele eesmärgiga toetada ühishuviprojekte transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu sektoris ning kasutada ära nende sektorite omavahelist võimalikku koostoimet. Määrusega kehtestatakse samuti aastate 2014–2020 mitmeaastase finantsraamistiku alusel eraldatavate vahendite jaotus.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „ühishuviprojekt” – projekt, mis on määratletud määruses (EL) nr 1315/2013, määruses (EL) nr 347/2013 või telekommunikatsioonitaristu valdkonna üleeuroopaliste võrkude suuniseid käsitlevas määruses;

2) „piiriülene lõik” – transpordivaldkonnas lõik, mis tagab ühishuviprojekti jätkuvuse kahe lähima linnatranspordisõlme vahel kahe liikmesriigi või liikmesriigi ja naaberriigi vahelise piiri mõlemal poolel;

3) „naaberriik” – riik, mis kuulub Euroopa naabruspoliitika, sealhulgas strateegilise partnerluse või laienemispoliitika kohaldamisalasse, Euroopa Majanduspiirkonda või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni;

4) „kolmas riik” – mis tahes naaberriik ja mis tahes muu riik, kellega liit võib teha koostööd käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks;

5) „tööd” – koostisosade, süsteemide ja teenuste, sh tarkvara ostmine, tarnimine ja kasutuselevõtmine ning projektiga seotud arendus-, ehitus- ja paigaldustegevus, paigaldiste vastuvõtmine ning projekti käivitamine;

▼B

6) „uuringud” – projekti rakendamise ettevalmistamiseks vajalik tegevus, nt ettevalmistavad, kaardistamis-, teostatavus- ja hindamisuuringud, katsed ning kinnitavad uuringud, sh tarkvara kujul, ning kõik muud tehnilised tugimeetmed, sh eeltööd, et projekt kindlaks määrata ja välja arendada ning otsustada selle rahastamise üle, nt asjaomaseid asukohti käsitleva eelteabe kogumine ning finantsplaani ettevalmistamine;

7) „programmi rakendamist toetavad meetmed” – Euroopa ühendamise rahastu (rahastu) tasandil kõik kaasnevad meetmed, mis on vajalikud selle programmi ja sektorispetsiifiliste suuniste rakendamiseks, eelkõige tehnilise abi osutamine, sh rahastamisvahendite kasutamiseks antav tehniline abi, samuti ettevalmistus-, teostatavus-, koordineerimis-, järelevalve-, huvitatud pooltega konsulteerimise, kontrolli-, auditeerimis- ja hindamistegevus, mis on otseselt vajalik rahastu juhtimiseks ja selle eesmärkide saavutamiseks. Programmi rakendamist toetavad meetmed on eelkõige uuringud, kohtumised, taristu kaardistamine, teabevahetus, teabe levitamine, kommunikatsioon ja teadlikkuse tõstmine, rahastut käsitlevaks teabevahetuseks kasutatavate IT-vahendite ja -võrkudega seotud kulud, samuti kõik muud tehnilise ja haldusabiga seotud komisjoni kulud, mis võivad olla vajalikud rahastu juhtimiseks või sektorispetsiifiliste suuniste rakendamiseks. Programmi rakendamist toetavad meetmed hõlmavad samuti tegevust, mis on vajalik ühishuviprojektide ettevalmistamise hõlbustamiseks eeskätt Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele vastavates liikmesriikides, eesmärgiga saada rahastamist käesoleva määruse alusel või finantsturult. Programmi rakendamist toetavad meetmed hõlmavad samuti, seal kus asjakohane, kulusid, mida kannab rakendusamet, kellele komisjon on teinud ülesandeks rahastu teatavate osade rakendamise;

8) „meede” – mis tahes rahaliselt ja tehniliselt sõltumatuna määratletud ning ajaliselt piiritletud tegevus, mis on vajalik ühishuviprojekti rakendamiseks;

9) „abikõlblikud kulud” – abikõlblikud kulud määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 tähenduses;

10) „abisaaja” – liikmesriik, rahvusvaheline organisatsioon, avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtja või asutus, kes on välja valitud saama liidu rahalist abi käesoleva määruse alusel ning vastavalt artiklis 17 osutatud asjakohases tööprogrammis täpsustatud korrale;

11) „rakendusasutus” – avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtja või asutus, kelle liikmesriik või rahvusvaheline organisatsioon kui abisaaja on määranud asjaomast meedet rakendama. Abisaaja teeb otsuse sellise määramise kohta omal vastutusel ja kui on vaja sõlmida riigihankeleping, siis kooskõlas kohaldatavate liidu ja siseriiklike riigihankeeeskirjadega;

12) „üldine võrk” – määruse (EL) nr 1315/2013 II peatüki kohaselt kindlaks määratud transporditaristu;

▼B

13) „põhivõrk” – määruse (EL) nr 1315/2013 III peatüki kohaselt kindlaks määratud transporditaristu;

14) „põhivõrgukoridorid” – põhivõrgu kooskõlastatud rakendamist lihtsustav vahend vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 IV peatükis sätestatule ja käesoleva määruse I lisa I osas esitatud loetelule;

15) „kitsaskoht” – transpordisektoris füüsiline, tehniline või toimimistõke, mille tõttu süsteem katkeb, mõjutades seejuures pikamaa- või piiriülese liiklusvoo jätkuvust, ning mida on võimalik ületada uue taristu loomise või olemasoleva taristu põhjaliku ajakohastamisega, nii et olukord paraneb selle tulemusena tunduvalt ja kitsaskohaga seotud piirangud kõrvaldatakse;

16) „prioriteet” – määruses (EL) nr 347/2013 kindlaks määratud esmatähtsad elektrikoridorid, esmatähtsad gaasikoridorid või esmatähtsad teemavaldkonnad;

17) „telemaatilised seadmed” – määruses (EL) nr 1315/2013 määratletud seadmed;

18) „energiataristu” – määruses (EL) nr 347/2013 määratletud taristu;

19) „sektorite omavaheline koostoime” – selliste sarnaste või üksteist täiendavate meetmete olemasolu vähemalt kahes sektoris transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite hulgast, mis võivad võimaldada kulude või tulemuste optimeerimist tänu rahaliste, tehniliste või inimressursside ühisele kasutamisele;

20) „isoleeritud võrk” – liikmesriigi raudteevõrk või selle osa, nagu see on määratletud määruses (EL) nr 1315/2013.

Artikkel 3

Üldeesmärgid

Euroopa ühendamise rahastu võimaldab üleeuroopaliste võrkude poliitika raames ette valmistada ja rakendada transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite ühishuviprojekte. Eelkõige toetatakse Euroopa ühendamise rahastust selliste ühishuviprojektide rakendamist, mille eesmärk on arendada välja ja luua uued või ajakohastada olemasolevad taristud ja teenused transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorites. Transpordivaldkonnas käsitatakse esmatähtsana puuduvaid ühendusi. Euroopa ühendamise rahastu toetab ka Euroopa tasandil lisaväärtust ja märkimisväärset ühiskondlikku kasu andvaid projekte, millele ei leidu turul asjakohast rahastamist. Transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite osas on seatud järgmised üldeesmärgid:

a) aidata kaasa aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu tagamisele kooskõlas strateegiaga „Euroopa 2020”, arendades selleks välja nüüdisaegsed ja hästi toimivad üleeuroopalised võrgud, mille puhul võetakse arvesse tulevasi eeldatavaid liiklusvooge, tuues seeläbi kasu

▼B

kogu liidule, parandades konkurentsivõimet maailmaturul ning siseturu majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust ning luues soodsamad tingimused erasektori, avaliku sektori või avaliku ja erasektori ühistele investeeringutele rahastamisvahendite ja liidu otsetoetuse kombineerimisega juhul, kui projektide jaoks tuleks kasuks selline vahendite kombineerimine, ja sektorite omavahelise koostoime asjakohase ärakasutamisega.

Kõnealuse eesmärgi saavutamise mõõtmisel lähtutakse sellest, kui palju on erasektor, avalik sektor või avalik ja erasektor ühiselt investeerinud ühishuviprojektidesse, ning eelkõige sellest, kui palju on erasektor investeerinud ühishuviprojektidesse, kasutades käesoleva määruse kohaseid rahastamisvahendeid. Erilist tähelepanu pööratakse avaliku sektori investeeringute tõhusale kasutusele;

b) võimaldada liidul saavutada oma säästva arengu eesmärgid, sealhulgas eesmärk vähendada 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning suurendada energiatõhusust 20 % ja taastuvenergia osakaalu 20 %-le, aidates seega saavutada liidu keskpikki ja pikaajalisi CO_2-heite vähendamise eesmärke, ning samal ajal tagada liikmesriikide suurem solidaarsus.

Artikkel 4

Sektorispetsiifilised eesmärgid

1. Ilma et see piiraks artiklis 3 sätestatud üldeesmärkide järgimist, toetatakse Euroopa ühendamise rahastust järgmiste käesoleva artikli lõigetes 2, 3 ja 4 osutatud sektorispetsiifiliste eesmärkide saavutamist.

2. Transpordisektoris toetatakse määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 7 lõikes 2 määratletud ühishuviprojekte, millega täidetakse alljärgnevalt sätestatud ning nimetatud määruse artiklis 4 täiendavalt täpsustatud eesmärke:

a) kitsaskohtade kõrvaldamine, raudtee koostalitlusvõime tõhustamine, puuduvate ühenduste rajamine ja eelkõige piiriüleste lõikude parendamine. Kõnealuse eesmärgi saavutamist mõõdetakse:

i) uute või täiustatud piiriüleste ühenduste arvuga;

ii) Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele kohandatud ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga varustatud raudteeliinide kilomeetrite arvuga;

iii) kõrvaldatud kitsaskohtade ja suurenenud võimsusega lõikude arvuga kõigi transpordiliikide marsruutidel, mis on saanud toetust Euroopa ühendamise rahastust;

iv) klasside kaupa siseveeteede võrgustiku pikkusega liidus ning

v) määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 39 lõikes 2 sätestatud nõuetele vastavaks ajakohastatud raudteevõrgu pikkusega liidus;

▼B

b) säästvate ja tõhusate transpordisüsteemide tagamine pikas perspektiivis, eesmärgiga valmistuda tulevasteks eeldatavateks transpordivoogudeks ja võimaldada kõigi transpordiliikide CO_2-heite vähendamist uuenduslikele vähese CO_2-heitega ja energiatõhusatele transporditehnoloogiatele ülemineku kaudu, optimeerides samal ajal ohutust. Kõnealuse eesmärgi saavutamist mõõdetakse:

   i) TEN-T maanteepõhivõrku kasutavate sõidukite jaoks loodud alternatiivkütusega varustamise punktide arvuga liidus;

   ii) nende liidus asuvate TEN-T põhivõrgu sisevee- ja meresadamate arvuga, mis on varustatud alternatiivkütusega varustamise punktidega, ning

   iii) liiklusohvrite arvu vähenemisega liidu maanteevõrgus;

c) transpordiliikide integreerimise ja ühendamise optimeerimine ning transporditeenuste koostalitlusvõime suurendamine, tagades samas juurdepääsu transporditaristutele. Kõnealuse eesmärgi saavutamist mõõdetakse:

   i) mitmeliigilise transpordi platvormide arvuga, mis hõlmavad raudteevõrguga ühendatud mere- ja siseveesadamaid ja lennuvälju;

   ii) täiustatud raudtee- ja maanteeterminalide arvuga, täiustatud või uute, meremagistraalidel põhinevate sadamatevaheliste ühenduste arvuga;

   iii) jõeteabeteenustega varustatud siseveeteede kilomeetrite arvuga ning

   iv) SESARi süsteemi, laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ja maanteesektoris aruka transpordisüsteemi kasutuselevõtu tasemega.

Käesolevas lõikes osutatud näitajaid ei kohaldata liikmesriikide suhtes, kellel ei ole vastavalt kas raudteevõrku või siseveeteede võrku.

Kõnealuseid näitajaid ei käsitata valiku- või abikõlblikkuse kriteeriumidena meetmetele Euroopa ühendamise rahastu toetuse andmisel.

Artikli 5 lõike 1 punktis a osutatud eelarvevahenditest igale konkreetsele transpordisektorispetsiifilisele eesmärgile eraldatavat osakaalu kajastavad soovituslikud protsendimäärad on sätestatud käesoleva määruse I lisa VI osas. Komisjon ei kaldu nendest soovituslikest protsendimääradest kõrvale rohkem kui viis protsendipunkti.

3. Energiasektoris toetatakse Euroopa ühendamise rahastust ühishuviprojekte, millega täidetakse ühte või mitut järgmist eesmärki:

a) konkurentsivõime suurendamine energia siseturu edasise integreerimise ning elektri- ja gaasivõrkude piiriülese koostalitlusvõime suurendamise teel. Selle eesmärgi saavutamist mõõdetakse järgmiste näitajate järelhindamise abil:

▼B

i) liikmesriikide võrke tõhusalt ühendavate ja sisemisi piiranguid tõhusalt kõrvaldavate projektide arv;

ii) liikmesriikide energiasüsteemide eraldatuse vähendamine või kõrvaldamine;

iii) elektrienergia piiriülese ülekandevõime osakaal olemasolevast energiatootmisvõimsusest asjaomastes liikmesriikides;

iv) hindade lähenemine asjaomaste liikmesriikide gaasi- ja/või elektrienergiaturgudel ning

v) asjaomase kahe liikmesriigi tippnõudluse osakaal, mida suudetakse rahuldada gaasi vastassuunavoogu võimaldavate ühendustega;

b) liidu energiavarustuse kindluse suurendamine.

Selle eesmärgi saavutamist mõõdetakse järgmiste näitajate järelhindamise abil:

i) tarneallikate, tarnijate ja tarneteede mitmekesistamist võimaldavate projektide arv;

ii) energia salvestamise võimsust suurendavate projektide arv;

iii) süsteemi vastupidavus, võttes arvesse energiavarustuse katkestuste arvu ja nende kestust;

iv) taastuvenergia tootmise välditud piirangute kogus;

v) isoleeritud turgude ühendus mitmekesisemate tarneallikatega;

vi) energiataristu varade optimaalne kasutamine;

c) säästva arengu ja keskkonnakaitse edendamine, muu hulgas integreerides taastuvatest energiaallikatest pärit energia ülekandevõrku ning arendades välja arukad energiavõrgud ja CO_2-võrgud.

Selle eesmärgi saavutamist mõõdetakse järgmiste näitajate järelhindamise abil:

i) põhilistesse tarbimiskeskustesse ja salvestuskohtadesse üle kantud taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri kogus;

ii) taastuvenergia tootmise välditud piirangute kogus;

iii) selliste kasutuselevõetud nutivõrkude projektide arv, mis on saanud toetust Euroopa ühendamise rahastust, ja nende projektidega tekitatud nõudluse reageerimine;

iv) CO_2-heite maht, mis on ära hoitud Euroopa ühendamise rahastust toetust saanud projektide abil.

▼B

Käesolevas lõikes osutatud näitajaid, mida on kasutatud eesmärkide saavutamise järelhindamisel, ei käsitata valiku- või abikõlblikkuse kriteeriumidena meetmetele Euroopa ühendamise rahastu toetuse andmisel.

Tingimused, mille täitmisel on ühishuviprojektid kõlblikud liidu rahalise abi saamiseks, on sätestatud määruse (EL) nr 347/2013 artiklis 14, samas kui ühishuviprojektide valiku kriteeriumid on sätestatud kõnealuse määruse artiklis 4.

4. Telekommunikatsioonisektoris toetatakse Euroopa ühendamise rahastust meetmeid, mis taotlevad telekommunikatsioonitaristu üleeuroopalisi võrke käsitlevate suuniste määruses kindlaks määratud eesmärke.

Artikkel 5

Eelarve

1. Euroopa ühendamise rahastu rakendamise rahastamispakett aastateks 2014–2020 on 33 242 259 000 ([1]) eurot (jooksevhindades). See summa jaotatakse järgnevalt:

a) transpordisektor: 26 250 582 000 eurot, millest 1 130 550 000 eurot paigutatakse ümber Ühtekuuluvusfondist, mida kasutatakse kooskõlas käesoleva määrusega üksnes Ühtekuuluvusfondist abi saamise tingimustele vastavates liikmesriikides;

b) telekommunikatsioonisektor: 1 141 602 000 eurot;

c) energiasektor: 5 850 075 000 eurot.

Need summad ei piira nõukogu määruses (EL, Euratom) nr 1311/2013 ([2]) sätestatud paindlikkusmehhanismi kohaldamist.

2. Euroopa ühendamise rahastu rakendamise rahastamispakett hõlmab kulusid, mis on seotud järgnevaga:

a) ühishuviprojekte toetavad meetmed ja programmi rakendamist toetavad meetmed, nagu on sätestatud artiklis 7;

b) programmi rakendamist toetavad meetmed, mis on vajalikud selleks, et minna määruse (EÜ) nr 680/2007 alusel vastu võetud meetmetelt üle Euroopa ühendamise rahastule, ning seda kuni 1 % ulatuses rahastamispaketist; siia ülemmäära alla jäävad kulud, mida kannab rakendusamet.

([1]) Euroopa ühendamise rahastu rahastamispakett ajavahemikuks 2014–2020 on 2011. aasta püsivhindades 29 300 000 000, jagatuna järgmiselt: 23 174 000 000 eurot, sealhulgas 10 000 000 000 eurot Ühtekuuluvusfondist abi saavatele riikidele (transport), 5 126 000 000 eurot (energia), 1 000 000 000 eurot (telekommunikatsioon).

([2]) Nõukogu 2. detsembrini 2013 määrus (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 884).

▼B

3. Pärast artikli 27 lõikes 1 osutatud vahehindamist võivad Euroopa Parlament ja nõukogu komisjoni ettepanekul paigutada lõikes 1 esitatud eelarveeraldise assigneeringuid ümber transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite vahel, v.a Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatud 11 305 500 000 eurot, mis on ette nähtud kõnealusest fondist abi saamise tingimustele vastavate liikmesriikide transpordisektoriprojektide jaoks.

4. Euroopa Parlament ja nõukogu kinnitavad iga-aastased assigneeringud aastate 2014–2020 mitmeaastase finantsraamistiku piires.

II PEATÜKK

Rahastamisvormid ja finantssätted

Artikkel 6

Rahalise abi vormid

1. Euroopa ühendamise rahastu rakendamiseks kasutatakse üht või mitut rahalise abi vormi, mis on ette nähtud määrusega (EL, Euratom) nr 966/2012, eelkõige toetusi, hankeid ja rahastamisvahendeid.

2. Käesoleva määruse kohaldamisel kehtestatakse artiklis 17 osutatud tööprogrammid rahalise abi vormis, eelkõige toetustena, hangetena ja rahastamisvahenditena.

3. Komisjon võib osa Euroopa ühendamise rahastu rakendamise ülesandest usaldada kulude ja tulude analüüsi alusel määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 artikli 58 lõike 1 punktis a ja artiklis 62 osutatud asutustele, eeskätt rakendusametile, eesmärgiga kohandada seda Euroopa ühendamise rahastu optimaalse juhtimise ja tõhususe nõuetele transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorites. Lisaks võib komisjon usaldada osa Euroopa ühendamise rahastu rakendamise ülesandest määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 artikli 58 lõike 1 punktis c osutatud asutustele.

Artikkel 7

Abikõlblikkus ja rahalise abi saamise tingimused

1. Liidult toetustena, hanke vormis ja rahastamisvahendite kaudu saadavat rahalist abi võivad saada üksnes need meetmed, millega toetatakse ühishuviprojekte, mis on kooskõlas määrustega (EL) nr 1315/2013 ja (EL) nr 347/2013 ning telekommunikatsioonitaristu üleeuroopalisi võrke käsitlevate suuniste määrusega, samuti programmi rakendamist toetavad meetmed.

2. Transpordisektoris võib liit anda käesoleva määruse alusel rahalist abi hangete vormis ja rahastamisvahendite kaudu üksnes neile meetmetele, millega toetatakse määruse (EL) nr 1315/2013 kohaseid ühishuviprojekte, ja programmi rakendamist toetavatele meetmetele. Toetustena võib liit anda rahalist abi käesoleva määruse alusel üksnes järgmistele meetmetele:

▼B

a) meetmed, millega rakendatakse põhivõrku vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 III peatükile, sh nimetatud määruse artikli 33 kohaste uute tehnoloogialahenduste ja uuenduste kasutuselevõtmine, ning käesoleva määruse I lisa I osas loetletud projektid ja horisontaalsed prioriteedid;

b) meetmed, millega rakendatakse üldist võrku vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 II peatükile, kui nende meetmetega toetatakse puuduvate ühenduste rajamist, piiriüleste liiklusvoogude hõlbustamist või kitsaskohtade kõrvaldamist ja ka põhivõrgu arendamist või põhivõrgukoridoride ühendamist või kui selliste meetmetega toetatakse Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõttu raudtee-kaubaveokoridoride põhiliinidel, nagu on määratletud määruse (EL) nr 913/2010 lisas, ning seda kuni 5 % ulatuses transpordisektorile eraldatud rahastamispaketist, nagu täpsustatud käesoleva määruse artiklis 5;

c) määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 8 lõike 1 punktides b ja c määratletud ühishuviprojektidega seotud uuringud;

d) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse nr 661/2010/EL ([1]) III lisas määratletud prioriteetsete piiriüleste projektidega seotud uuringud;

e) määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 8 lõike 1 punktides a, d ja e loetletud ühishuviprojektide rakendamist toetavad meetmed;

f) meetmed, millega rakendatakse transporditaristut põhivõrgu transpordisõlmedes, sealhulgas linnatranspordisõlmedes, nagu on määratletud määruse (EL) nr 1315/2013 artiklis 41;

g) meetmed, millega toetatakse telemaatiliste seadmete süsteeme vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 artiklile 31;

h) meetmed, millega toetatakse kaubaveoteenuseid vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 artiklile 32;

i) meetmed, millega vähendatakse raudtee-kaubaveoga kaasnevat müra, sealhulgas moderniseerides olemasolevat veeremit, tehes seda muu hulgas koostöös raudteetööstusega;

j) programmi rakendamist toetavad meetmed;

k) meetmed, millega rakendatakse ohutut ja turvalist taristut vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 artiklile 34;

l) meetmed, millega toetatakse meremagistraale vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 artiklile 21.

Transpordivaldkonnas võivad piiriüleseid lõike või nende osi hõlmavad meetmed saada liidu rahalist abi üksnes juhul, kui asjaomaste liikmesriikide või asjaomaste liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel on sõlmitud kirjalik leping kõnealuste piiriüleste lõikude lõplikuks väljaehitamiseks.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsus nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ELT L 204, 5.8.2010, lk 1).

▼B

3. Energiasektoris võib liit käesoleva määruse alusel anda rahastamisvahendite, hangete ja toetuste vormis rahalist abi kõigile meetmetele, millega rakendatakse neid ühishuviprojekte, mis seonduvad käesoleva määruse I lisa II osas osutatud prioriteetsete koridoride ja valdkondadega ning mis vastavad määruse (EL) nr 347/2013 artiklis 14 sätestatud tingimustele, ning samuti programmi rakendamist toetavatele meetmetele.

Selleks et võimaldada liidu eelarve tõhusaimat kasutust liidu rahalise abi kordistava mõju suurendamiseks, annab komisjon rahalist abi ennekõike rahastamisvahendite kaudu, kui see on asjakohane ja eeldusel et turg need kasutusele võtab, pidades samas kinni rahastamisvahendite kasutamise ülemmäärast vastavalt artikli 14 lõike 2 ja artikli 21 lõike 4 sätetele.

4. Telekommunikatsioonisektoris võivad kõik meetmed, millega rakendatakse ühishuviprojekte, ja programmi rakendamist toetavad meetmed, mis on loetletud telekommunikatsioonitaristu üleeuroopalisi võrke käsitlevate suuniste määruses ja mis vastavad nimetatud määrusega kooskõlas kehtestatud abikõlblikkuse kriteeriumidele, saada käesoleva määruse alusel liidu rahalist abi järgnevalt:

a) üldteenuseid, põhiteenusplatvorme ja programmi rakendamist toetavaid meetmeid rahastatakse toetuste ja/või hanke kaudu;

b) lairibavõrkudega seotud meetmeid rahastatakse rahastamisvahendite kaudu.

5. Sektorite omavahelist koostoimet loovad meetmed, mis toetavad vähemalt kahe artikli 2 esimese lõigu punktis 1 nimetatud määruse kohaselt abikõlblikke ühishuviprojekte, võivad saada käesoleva määruse alusel rahalist abi artikli 17 lõikes 7 osutatud mitut sektorit hõlmavatele projektikonkurssidele üksnes juhul, kui sellise meetme komponente ja kulusid on võimalik selgelt eristada sektorite kaupa käesoleva artikli lõigete 2, 3 ja 4 tähenduses.

III PEATÜKK

Toetused

Artikkel 8

Toetuste vormid ja abikõlblikud kulud

1. Käesoleva määruse alusel võib anda toetusi määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 sätestatud mis tahes vormis.

Käesoleva määruse artiklis 17 osutatud tööprogrammidega kehtestatakse asjaomaste meetmete rahastamiseks kasutatavate toetuste vormid.

2. Ilma et see piiraks määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 kohaldamist, võivad esimese mitmeaastase tööprogrammi ja iga-aastaste tööprogrammidega hõlmatud projektidest tulenevate meetmete kulud olla abikõlblikud alates 1. jaanuarist 2014.

▼B

3. Abikõlblikud võivad olla üksnes liikmesriikides tekkivad kulud, välja arvatud juhul, kui ühishuviprojekt hõlmab ühe või enama kolmanda riigi territooriumi ja kui meede on hädavajalik asjaomase projekti eesmärkide saavutamiseks.

4. Seadmete ja taristuga seotud kulud, mida abisaaja käsitab kapitalikuluna, võivad olla täies mahus abikõlblikud.

5. Abikõlblikud võivad olla keskkonnakaitsealaste ja asjakohase liidu õiguse järgimist käsitlevate uuringute kulud.

6. Maa ostmisega seotud kulud ei ole abikõlblikud, välja arvatud transpordisektoris Ühtekuuluvusfondist ümberpaigutatud rahaliste vahenditega kaetavad kulud vastavalt määrusele, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfondi ning Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi kohta ning nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta.

7. Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 artikli 126 lõike 3 punktiga c hõlmavad abikõlblikud kulud käibemaksu.

Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatud 11 305 500 000 euro suuruse summa puhul, mis on ette nähtud kasutamiseks Ühtekuuluvusfondist abi saamise tingimustele vastavates liikmesriikides, on käibemaksu käsitlevad abikõlblikkuse eeskirjad need, mida kohaldatakse Ühtekuuluvusfondi suhtes, nagu osutatud määruses, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfondi ning Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi kohta ning nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta:

8. Abisaajate kulude abikõlblikkuse eeskirju kohaldatakse *mutatis mutandis* rakendusasutuste kulude suhtes.

Artikkel 9

Osalemistingimused

1. Taotlusi esitavad üks või mitu liikmesriiki või asjaomaste liikmesriikide kokkuleppel ka rahvusvahelised organisatsioonid, ühisettevõtted või liikmesriikides asutatud avalik-õiguslikud või eraettevõtjad või asutused.

2. Taotlusi võivad esitada üksused, mis kohaldatava siseriikliku õiguse kohaselt ei ole juriidilised isikud, tingimusel et nende esindajatel on õigus võtta üksuse nimel õiguslikke kohustusi ja pakkuda liidu finantshuvide kaitseks tagatist, mis on juriidiliste isikute pakutava tagatisega võrdväärne.

3. Füüsiliste isikute taotlused ei ole abikõlblikud.

▼B

4. Kolmandad riigid ja kolmandates riikides asutatud üksused võivad osaleda ühishuviprojekte rakendada aitavates meetmetes, kui see on vajalik konkreetse ühishuviprojekti eesmärkide saavutamiseks ja nende osalemine on nõuetekohaselt põhjendatud.

Neid ei või rahastada käesoleva määruse alusel, v.a juhul, kui see on hädavajalik asjaomase ühishuviprojekti eesmärkide saavutamiseks.

5. Artiklis 17 osutatud mitme- ja iga-aastastes tööprogrammides võivad lisaks sisalduda konkreetsed taotluste esitamise eeskirjad.

Artikkel 10

Rahastamismäärad

1. Välja arvatud määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 osutatud juhtudel, tehakse taotluste hulgast valik projektikonkursside alusel, mis tuginevad käesoleva määruse artiklis 17 osutatud tööprogrammidel.

2. Transpordisektoris ei ületa liidu rahaline abi:

a) uuringutoetuste puhul 50 % abikõlblikest kuludest;

b) tööde jaoks ettenähtud toetused:

i) raudtee- ja teedevõrkude puhul liikmesriikides, kelle territooriumil puudub raudteevõrk, või liikmesriigis või liikmesriigi osas, kelle raudteevõrk on isoleeritud ning kus ei teostata raudtee pikamaa-kaubavedusid: 20 % abikõlblikest kuludest; rahastamismäära võib suurendada kuni 30 %-ni kitsaskohtade kõrvaldamise meetmete puhul ja kuni 40 %-ni piiriüleste lõikudega seotud meetmete ja raudtee koostalitusvõime tõhustamismeetmete puhul;

ii) siseveeteede puhul: 20 % abikõlblikest kuludest; rahastamismäära võib suurendada kõige rohkem 40 %-ni kitsaskohtade kõrvaldamise meetmete ja piiriüleste lõikudega seotud meetmete puhul;

iii) sisemaatranspordi puhul ühendused mitmeliigilise transpordi platvormidega ja nende platvormide väljaarendamine, sealhulgas ühendused mere- ja siseveesadamatega ja lennujaamadega, samuti sadamate väljaarendamine: 20 % abikõlblikest kuludest;

iv) meetmed, millega vähendatakse raudtee-kaubaveoga kaasnevat müra, sealhulgas olemasoleva veeremi moderniseerimine: 20 % abikõlblikest kuludest kuni kombineeritud ülemmäärani 1 % artikli 5 lõike 1 punktis a osutatud eelarvevahenditest;

▼B

v) puudega inimeste parem juurdepääs transporditaristule: 30 % kohandamistööde abikõlblikest kuludest, mis ei ületa ühelgi juhul 10 % kõigist tööde abikõlblikest kuludest;

vi) kõikide transpordiliikide osas uusi tehnoloogiaid ja innovatsiooni toetavad meetmed: 20 % abikõlblikest kuludest;

vii) piiriüleste maanteelõikude toetamise meetmed: 10 % abikõlblikest kuludest;

c) telemaatiliste seadmete süsteemide ja teenuste jaoks ettenähtud toetused:

i) ERTMSi, SESARi süsteemi, RISi ning VTMISi maapealsed komponendid: 50 % abikõlblikest kuludest;

ii) ITSi maapealsed komponendid: 20 % abikõlblikest kuludest;

iii) ERTMSi pardal asuvad komponendid: 50 % abikõlblikest kuludest;

iv) SESARi süsteemi, RISi, VTMISi ja ITSi pardal asuvad komponendid: 20 % abikõlblikest kuludest kuni kombineeritud ülemmäärani 5 % artikli 5 lõike 1 punktis a osutatud eelarvevahenditest;

v) meremagistraalide arendamist toetavad meetmed: 30 % abikõlblikest kuludest.

Komisjon loob tingimused, mis soodustavad meremagistraalidega seotud projektide arendamist kolmandate riikidega;

vi) muud kui alapunktides i–iv osutatud telemaatiliste seadmete süsteemid, kaubaveoteenused, turvaline parkimine maanteepõhivõrgus: 20 % abikõlblikest kuludest.

3. Energiasektoris ei ületa liidu rahaline abi 50 % uuringute ja/või tööde abikõlblikest kuludest. Rahastamismäärasid võib suurendada maksimaalselt 75 %ni selliste meetmete puhul, mis määruse (EL) nr 347/2013 artikli 14 lõikes 2 osutatud tõendusmaterjali põhjal on eriti olulised piirkonna või kogu liidu varustuskindluse seisukohast, millega tugevdatakse liidu solidaarsust või mis hõlmavad väga innovaatilisi lahendusi.

4. Telekommunikatsioonisektoris ei ületa liidu rahaline abi:

a) üldteenuste valdkonna meetmete puhul 75 % abikõlblikest kuludest;

b) horisontaalsete meetmete puhul, sealhulgas taristu kaardistamise, mestimise ja tehnilise abi puhul 75 % abikõlblikest kuludest.

▼B

Põhiteenusplatvorme rahastatakse harilikult hankemenetluse kaudu. Erandjuhul võib neid rahastada toetusega, mis katab kuni 100 % abikõlblikest kuludest, ilma et see piiraks kaasrahastamispõhimõtte kohaldamist.

5. Kaasrahastamismäärasid võib suurendada kuni kümne protsendipunkti võrra lõigetes 2, 3 ja 4 ettenähtud määradega võrreldes meetmete puhul, mis tekitavad koostoimet vähemalt kahe Euroopa ühendamise rahastuga hõlmatud sektori vahel. Suurendada ei tohi artiklis 11 osutatud kaasrahastamismäärasid.

6. Väljavalitud meetmetele antava rahalise abi summat muudetakse iga projekti kulude-tulude analüüsi, liidu eelarvevahendite kättesaadavuse ja liidupoolse rahastamise võimenduse maksimeerimisvajaduse alusel.

Artikkel 11

Konkreetsed projektikonkursid Ühtekuuluvusfondist ümberpaigutatud toetussummade saamiseks transpordisektoris

1. Seoses Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatud 11 305 500 000 euro suuruse summaga, mis on ette nähtud kasutamiseks üksnes nendes liikmesriikides, kes vastavad kõnealusest fondist abi saamise tingimustele, käivitatakse konkreetsed põhivõrgu rakendamise projektide konkursid või käesoleva määruse I lisa I osas loetletud projektide ja horisontaalsete prioriteetide konkursid üksnes nendes liikmesriikides, mis vastavad Ühekuuluvusfondist abi saamise tingimustele.

2. Selliste konkreetsete projektikonkursside suhtes kohaldatakse käesoleva määruse alusel transpordisektori suhtes kohaldatavaid eeskirju. Kuni 31. detsembrini 2016 peetakse rahastamiskõlblike projektide valimisel kinni Ühtekuuluvusfondist riikidele tehtavatest eraldistest. Alates 1. jaanuarist 2017 tehakse kõigile liikmesriikidele, kes vastavad Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele, käesoleva määruse kohaselt transporditaristuprojektide rahastamiseks kättesaadavaks Euroopa ühendamise rahastusse ümberpaigutatud vahendid, mis ei olnud ette nähtud transporditaristuprojektile.

3. Selleks et toetada Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele vastavaid liikmesriike, kellel võib olla raskusi piisavalt küpsete ja/või kvaliteetsete ning liidu jaoks piisava lisaväärtusega projektide väljatöötamisel, tuleb erilist tähelepanu pöörata programmi tugimeetmetele, mille eesmärk on suurendada haldusasutuste ja avalike teenistuste institutsioonilist suutlikkust ja tõhusust seoses käesoleva määruse I lisa I osas loetletud projektide väljatöötamise ja rakendamisega. Komisjon võib korraldada lisaprojektikonkursse, et tagada ümberpaigutatud vahendite võimalikult suur vastuvõtuvõime kõigis Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele vastavates liikmesriikides.

4. Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatud 11 305 500 000 võib käesoleva määruse alusel rahastamisvahenditele eelarvevahendite eraldamiseks kasutada alles alates 1. jaanuarist 2017. Alates sellest kuupäevast võib Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatud 11 305 500 000 eurot kasutada eelarvevahendite eraldamiseks projektidele, mille kohta on volitatud üksused juba võtnud lepingulised kohustused.

▼B

5. Olenemata artiklist 10 ning seoses Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatud 11 305 500 000 euro suuruse summaga, mis on ette nähtud kasutamiseks üksnes nendes liikmesriikides, kes vastavad Ühtekuuluvusfondist abi saamise tingimustele, kohaldatakse määruses (millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfondi ning Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi kohta ning nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta) osutatud Ühtekuuluvusfondi kohta kehtivaid maksimaalseid rahastamismäärasid järgmiste toetuste suhtes:

a) uuringutoetused;

b) tööde jaoks ettenähtud toetused:

   i) raudtee ja siseveeteed;

   ii) piiriüleste maanteelõikude toetamise meetmed ning raudteevõrguta liikmesriikide puhul ka TEN-T teevõrk;

   iii) sisemaatranspordi puhul ühendused mitmeliigilise transpordi platvormidega ja nende platvormide väljaarendamine, sealhulgas ühendused mere- ja siseveesadamate ja lennujaamadega, sealhulgas automaatsed rööpapaari vahetamise süsteemid, ning sadamate, sealhulgas jäälõhkumise suutlikkuse arendamine ning ühenduskohad, pöörates erilist tähelepanu raudteeühendustele, välja arvatud raudteevõrguta liikmesriikide puhul;

c) telemaatiliste seadmete süsteemide ja teenuste jaoks ettenähtud toetused:

   i) ERTMSi, RISi ja VTMISi, SESARi süsteemi ja maanteesektori ITSi;

   ii) telemaatiliste seadmete süsteemid;

   iii) meremagistraalide arendamist toetavad meetmed;

d) toetused seoses meetmetega, millega toetatakse uusi tehnoloogiaid ja innovatsiooni kõigi transpordiliikide puhul.

Artikkel 12

Toetuse andmise tühistamine, peatamine ja lõpetamine ning toetussumma vähendamine

1. Komisjon tühistab, v.a nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel, rahalise abi andmise uuringutele, mida ei ole alustatud ühe aasta jooksul pärast abi andmise tingimustes kindlaksmääratud alguskuupäeva või kahe aasta jooksul kõigi muude käesoleva määruse alusel rahalise abi saamiseks kõlblike meetmete puhul.

▼B

2. Komisjon võib peatada või lõpetada rahalise abi andmise, vähendada abisummat või selle sisse nõuda kooskõlas määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 sätestatud tingimustega või pärast projekti edenemise hindamist, eelkõige juhul, kui meetme rakendamine on oluliselt viibinud.

3. Komisjon võib nõuda antud rahalise abi täielikku või osalist tagasimaksmist, kui kahe aasta jooksul pärast rahalise abi andmise tingimustes kindlaksmääratud lõppkuupäeva ei ole rahalist abi saava meetme rakendamist lõpule viidud.

4. Enne käesoleva artikli lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud otsuste tegemist uurib komisjon koostöös artikli 6 lõikes 3 märgitud asjaomaste asutustega põhjalikult käsitletavat juhtumit ja konsulteerib asjaomaste abisaajatega, nii et nad saaksid esitada oma tähelepanekud mõistliku aja jooksul. Pärast vahehindamist teavitab komisjon Euroopa Parlamenti ja nõukogu kõigist otsustest, mis tehakse artiklis 17 ettenähtud igaaastaste tööprogrammide vastuvõtmisel.

IV PEATÜKK

Avalikud hanked

Artikkel 13

Hankemenetlus

1. Avalike hankemenetlustega, mida korraldab Euroopa Komisjon või mõni artikli 6 lõikes 3 osutatud asutus oma nimel või koos liikmesriikidega, võib:

a) ette näha konkreetsed tingimused, näiteks hankemenetluse alla kuuluva tegevuse teostamise koha, kui tingimused on nõuetekohaselt põhjendatud meetme eesmärkidega ning kui selliste tingimuste kohaldamisel ei eirata liidu ja liikmesriigi avalike hangete põhimõtteid;

b) ühe ja sama menetluse käigus lubada sõlmida mitu lepingut (nn hulgihange).

2. Lõiget 1 võib kohaldada ka toetusesaajate korraldatud hankemenetluste suhtes, kui seda põhjendatakse nõuetekohaselt ja see on meetmete rakendamiseks vajalik.

V PEATÜKK

Rahastamisvahendid

Artikkel 14

Rahastamisvahendite liigid

1. Määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 VIII jaotise kohaselt kehtestatud rahastamisvahendeid võib kasutada selleks, et lihtsustada rahastamisele juurdepääsu nende üksuste jaoks, kes rakendavad meetmeid,

▼B

mis aitavad realiseerida määrustes (EL) nr 1315/2013, (EL) nr 347/2013 ja telekommunikatsioonitaristu üleeuroopaliste võrkude suuniste määruses kindlaksmääratud ühishuviprojekte ning saavutada kõnealuste projektide eesmärke. Rahastamisvahendid põhinevad turupuudujääkide või ebaoptimaalsete investeerimisolukordade ja investeerimisvajaduste eelneval hindamisel. Iga rahastamisvahendi peamised tingimused ja kord on esitatud käesoleva määruse I lisa III osas.

2. Kokku ei või liidu üldeelarvest rahastamisvahenditele eraldatav summa ületada 10 % artikli 5 lõikes 1 osutatud Euroopa ühendamise rahastu rahastamispaketist.

3. Kõik määruse (EÜ) nr 680/2007 alusel kehtestatud rahastamisvahendid ja otsuse nr 1639/2006/EÜ alusel kehtestatud projektivõlakirjade riskijagamise instrumendid võib vajaduse korral ja eelneva hindamise alusel liita käesoleva määruse alusel loodud rahastamisvahenditega.

Projektivõlakirjade liitmine toimub vahearuande alusel, mis teostatakse 2013. aasta teisel poolaastal vastavalt määrusele (EÜ) nr 680/2007 ja otsusele 1639/2006/EÜ. Projektivõlakirjade algatus käivitatakse aastatel 2014–2015 järk-järgult ülemmääraga 230 miljonit eurot. Kõnealuse algatuse täielik rakendamine sõltub 2015. aastal läbiviidavast sõltumatust täielikust hindamisest, mis on sätestatud määruses (EÜ) nr 680/2007 ja otsuses 1639/2006/EÜ. Seda hindamist silmas pidades ja kõiki võimalusi arvestades kaalub komisjon ettepaneku tegemist õigusaktide asjakohaseks muutmiseks, muu hulgas seadusandlike muudatuste tegemiseks, eeskätt juhul, kui kasutuselevõtt turul ei ole prognoosidega võrreldes rahuldav või kui piisavad alternatiivsed pikaajaliste laenuvahenditega rahastamise viisid muutuvad kättesaadavaks.

4. Kasutada võib järgmisi rahastamisvahendeid:

a) omakapitaliinstrumendid, nt investeerimisfondid, mis tegelevad riskikapitali tagamisega ühishuviprojekte toetavate meetmete jaoks;

b) laenud ja/või tagatised, milleks kasutatakse riskijagamise instrumente, sealhulgas selliste projektivõlakirjade tagamise süsteem, millega tagatakse üksikuid projekte või projektiportfelle, mida annavad välja finantseerimisasutused omavahenditest koos liidu toetusega maksete ja/või kapitali assigneeringutele.

Artikkel 15

Tingimused rahalise abi andmiseks rahastamisvahendite kaudu

1. Rahastamisvahendite abil toetatavad meetmed valitakse välja nende küpsuse alusel ning vastavalt artiklitele 3 ja 4 püütakse valida eri sektoreid hõlmavaid meetmeid, samuti püütakse tagada liikmesriikide geograafiline tasakaal. Meetmed peavad:

▼B

a) andma Euroopa lisaväärtust;

b) vastama strateegia „Euroopa 2020” eesmärkidele;

c) avaldama võimendavat mõju liidu toetusele, st nende eesmärk on käivitada üldine investeering, mis oma suuruselt ületab liidu panust eelnevalt kindlaksmääratud näitajate kohaselt.

2. Liit, mis tahes liikmesriik ja muud investorid võivad lisaks rahastamisvahendite kaudu saadavale toetusele anda täiendavalt rahalist abi, tingimusel et komisjon on nõus meetmete abikõlblikkuse kriteeriumide ja/või vahendi investeerimisstrateegia muudatustega, mis võivad osutuda vajalikuks täiendava toetuse tõttu.

3. Rahastamisvahendite eesmärk on suurendada liidu eelarvest tehtavate kulutuste mitmekordistavat mõju, meelitades ligi täiendavaid rahalisi vahendeid erainvestoritelt. Rahastamisvahenditega võidakse toota vastuvõetavat kasumit, et täita teiste partnerite või investorite eesmärke, püüdes samal ajal säilitada liidu eelarvega tagatud varade väärtust.

4. Käesoleva määruse kohased rahastamisvahendeid võib ühendada liidu eelarvest rahastatavate toetustega.

5. Komisjon võib artiklis 17 osutatud tööprogrammides kehtestada täiendavaid tingimusi vastavalt transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite erivajadustele.

Artikkel 16

Kolmandates riikides võetavad meetmed

Kolmandates riikides võetavaid meetmeid võib rahastamisvahendite kaudu toetada juhul, kui need on vajalikud ühishuviprojekti rakendamiseks.

VI PEATÜKK

Programmitöö, rakendamine ja kontroll

Artikkel 17

Mitme- ja/või iga-aastased tööprogrammid

1. Komisjon võtab rakendusaktidena vastu transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektori mitme- ja iga-aastased tööprogrammid. Komisjon võib vastu võtta ka rohkem kui üht sektorit hõlmavaid mitme- ja iga-aastaseid tööprogramme. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

2. Komisjon vaatab mitmeaastased tööprogrammid läbi vähemalt perioodi keskel, muutes vajaduse korral mitmeaastast tööprogrammi rakendusaktiga. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

▼B

3. Komisjon võtab vastu transpordisektori mitmeaastased tööprogrammid I lisa I osas loetletud ühishuviprojektide kohta.

Rahastamispakett moodustab 80–85 % artikli 5 lõike 1 punktis a osutatud eelarvevahenditest.

Lisa I osas loetletud projektid ei ole liikmesriikidele siduvad programmitööd käsitlevate otsuste tegemisel. Otsus rakendada kõnealuseid projekte kuulub liikmesriikide pädevusse ning sõltub valitsemissektori rahaliste ressursside suurusest ja projektide sotsiaalmajanduslikust elujõulisusest vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 artiklile 7.

4. Komisjon võtab vastu transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektori iga-aastased tööprogrammid selliste ühishuviprojektide kohta, mida mitmeaastased tööprogrammid ei hõlma.

5. Mitmeaastaste tööprogrammide ja sektoripõhiste iga-aastaste tööprogrammide vastuvõtmisega kehtestab komisjon valiku- ja lepingu sõlmimise kriteeriumid vastavalt käesoleva määruse artiklites 3 ja 4, määruses (EL) nr 1315/2013, määruses (EL) nr 347/2013 või telekommunikatsioonitaristu üleeuroopalisi võrke käsitlevate suuniste määruses sätestatud eesmärkidele ja prioriteetidele. Komisjon võtab lepingu sõlmimise kriteeriumite kehtestamisel arvesse käesoleva määruse I lisa V osas sätestatud üldiseid suuniseid.

6. Energiasektoris käsitletakse esimeses kahes iga-aastases tööprogrammis prioriteetsetena ühishuviprojekte ja seotud meetmeid, mille eesmärk on teha lõpp energiaisolatsioonile, kõrvaldada kitsaskohad ning kujundada välja liidu energia siseturg.

7. Tööprogrammid kooskõlastatakse, et kasutada ära transpordi-, energia- ja telekommunikatsioonisektori omavahelist koostoimet eelkõige sellistes valdkondades nagu energianutivõrgud, elektrilised liikumisvõimalused, arukad ja säästvad transpordisüsteemid, ühised trasside rajamise õigused või taristute liitmine. Komisjon võtab artikli 7 lõike 5 kohaselt abikõlblike meetmete osas vastu vähemalt ühe mitut sektorit hõlmava projektikonkursi, kus igale sektorile eraldatav summa on vastavuses iga sektori osakaaluga Euroopa ühendamise rahastu raames rahastamiseks valitud meetmete abikõlblikes kuludes.

Artikkel 18

Liidu rahalise abi andmine

1. Pärast iga artiklis 17 osutatud mitmeaastastel või iga-aastastel tööprogrammidel põhinevat projektikonkurssi otsustab komisjon valitud projektidele või nende osadele antava rahalise abi summa, tegutsedes artiklis 25 osutatud kontrollimenetluse kohaselt. Komisjon täpsustab nende rakendamise tingimused ja meetodid.

▼B

2. Komisjon teatab abisaajatele ja asjaomastele liikmesriikidele igast antavast rahalisest abist.

Artikkel 19

Aastased osamaksed

Komisjon võib jaotada eelarvelised kulukohustused aastasteks osamakseteks. Sel juhul võtab komisjon osamakse tegemisel arvesse rahalist abi saavate meetmete rakendamisel tehtud edusamme, hinnangulisi vajadusi ning olemasolevaid eelarvevahendeid.

Komisjon edastab toetusesaajatele, asjaomastele liikmesriikidele ja rahastamisvahendite kohaldamise korral asjaomastele finantseerimisasutustele iga-aastaseid osamakseid hõlmava esialgse kava.

Artikkel 20

Iga-aastaste assigneeringute ülekandmine

Assigneeringud, mida ei ole kasutatud selle eelarveaasta lõpuks, mille eelarves need on kirjendatud, kantakse edasi vastavalt määrusele (EL, Euratom) nr 966/2012.

Artikkel 21

Delegeeritud õigusaktid

1. ELi toimimise lepingu artikli 172 teises lõigus sätestatud asjaomase liikmesriigi (asjaomaste liikmesriikide) nõusolekul on komisjonil käesoleva määruse artikli 26 kohaselt õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse lisa I osa muutmiseks, et võtta arvesse üleeuroopaliste võrkude rahastamisprioriteetide muutumist ja muutusi, mis seonduvad määruses (EL) nr 1315/2013 kindlaks määratud ühishuviprojektidega. Käesoleva määruse lisa I osa muutmisel tagab komisjon, et:

a) määrusele (EL) nr 1315/2013 vastavad ühishuviprojektid rakendatakse tõenäoliselt kas täielikult või osaliselt aastate 2014–2020 mitmeaastase finantsraamistiku raames;

b) muudatused on kooskõlas käesoleva määruse artiklis 7 sätestatud abikõlblikkuse kriteeriumitega;

c) käesoleva määruse lisa I osa puhul sisaldavad kõik lõigud taristuprojekte, mille rakendamiseks on vaja nad lisada käesoleva määruse artikli 17 lõike 3 kohasesse mitmeaastastesse tööprogrammi, muutmata seejuures põhivõrgukoridoride ühendamist.

▼B

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse lisa IV osas sätestatud peamisi tingimusi ja korda, millega reguleeritakse liidu toetust igale käesoleva määruse lisa IV osas sätestatud võlainstrumendi või omakapitaliinstrumendi raamistikus kehtestatud rahastamisvahendile, vastavalt vahearuande ning määrusega (EL) nr 670/2012 ja määrusega (EÜ) nr 680/2007 loodud Euroopa 2020 projektivõlakirjade algatuse katsejärgu täiemahulise sõltumatu hindamise tulemustele ning selleks, et võtta arvesse muutuvaid turutingimusi, eesmärgiga optimeerida käesoleva määruse kohaste finantsinstrumentide väljatöötamine ja rakendamine.

Kui komisjon muudab käesoleva määruse I lisa III osa esimeses lõigus sätestatud juhtudel, tagab ta igal hetkel, et:

a) muudatused tehakse kooskõlas määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 sätestatud nõuetega, sealhulgas selle artikli 140 lõike 2 punktis f osutatud eelhindamisega ning

b) muudatused piirduvad järgmisega:

i) allutatud laenuvahenditega rahastamise künnise muutmine, millele on osutatud käesoleva määruse I lisa III osa punkti I.1 alapunktides a ja b, eesmärgiga tagada liikmesriikide vahel sektoripõhine mitmekesistamine ja geograafiline tasakaal kooskõlas artikliga 15;

ii) kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahenditega rahastamise künnise muutmine, millele on osutatud käesoleva määruse I lisa III osa punkti I.1 alapunktis a, eesmärgiga tagada liikmesriikide vahel sektoripõhine mitmekesistamine ja geograafiline tasakaal kooskõlas artikliga 15;

iii) kombineerimine muude rahastusallikatega, nagu on osutatud I lisa III osa punktides I.3 ja II.3;

iv) I lisa III osa punktides I.4 ja II.4 osutatud volitatud üksuste valimine ning

v) I lisa III osa punktides I.6 ja II.6 osutatud hinnakujundus ning riskide ja tulude jagamine.

3. Transpordisektoris on komisjonil artiklis 3 sätestatud üldeesmärkide ja artikli 4 lõikes 2 osutatud sektorispetsiifiliste eesmärkide piires õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, milles täpsustatakse rahastamisprioriteedid, mida artiklis 17 osutatud tööprogrammides artikli 7 lõike 2 kohaselt abikõlblike meetmete osas Euroopa ühendamise rahastu raames arvesse võetakse. Komisjon võtab delegeeritud õigusakti vastu hiljemalt 22. detsembrini 2014.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et suurendada artikli 14 lõikes 2 sätestatud ülemmäära kuni 20 %ni, kui täidetud on järgmised tingimused:

▼B

i) projektivõlakirjade algatuse katseetapi 2015. aasta hindamine on positiivne ning

ii) rahastamisvahendite on suurem kui 8 % projekti lepingulistest kohustustest.

5. Kui osutub vajalikuks kalduda konkreetse transpordieesmärgi jaoks ette nähtud eraldisest kõrvale rohkem kui viis protsendipunkti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa III osas sätestatud protsendimäärasid.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse I lisa III osas sätestatud üldiste suuniste loetelu, mida võetakse arvesse rahalise abi andmise kriteeriumide kehtestamisel, et kajastada käesoleva määruse vahehindamist või selle rakendamise põhjal tehtud järeldusi. Seda tehakse kooskõlas vastavate sektoripõhiste suunistega.

Artikkel 22

Abisaajate ja liikmesriikide kohustused

Abisaajad ja liikmesriigid teevad oma vastutusvaldkonnas kõik endast oleneva, et rakendada käesoleva määruse alusel liidult rahalist abi saavaid ühishuviprojekte, ilma et see piiraks abisaajatele toetuse saamise tingimustest tulenevate kohustuste täitmist.

Liikmesriigid teostavad meetmete tehnilist jälgimist ja finantskontrolli tihedas koostöös komisjoniga ning tõendavad, et projektide või nende osadega seotud kulud on väljamakstud ja väljamaksmine on toimunud asjakohaste eeskirjade kohaselt. Liikmesriigid võivad taotleda komisjoni osalemist kohapealses kontrollis ja inspekteerimises.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni igal aastal ja asjakohasel juhul interaktiivse geograafilise ja tehnilise infosüsteemi kaudu ühishuviprojektide rakendamisel tehtud edusammudest ja sellekohastest investeeringutest, sh kliimamuutustega seoses seatud eesmärkide saavutamiseks kasutatud toetussummadest. Selle põhjal avalikustab komisjon teabe Euroopa ühendamise rahastu konkreetsete projektide kohta ja ajakohastab seda vähemalt kord aastas.

Artikkel 23

Kooskõla liidu poliitika ja õigusega

Käesoleva määruse alusel rahastatakse üksnes meetmeid, mis on kooskõlas liidu õiguse ja asjakohase valdkonna poliitikaga.

▼B

Artikkel 24

Liidu finantshuvide kaitse

1. Komisjon võtab vajalikke meetmeid, tagamaks, et käesoleva määruse alusel rahastatavate meetmete rakendamisel kaitstakse Euroopa Liidu finantshuve pettuse, korruptsiooni ja muu ebaseadusliku tegevuse vastu ennetustegevusega, tõhusa kontrolliga ja alusetult väljamakstud summade sissenõudmisega ning vajaduse korral tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate haldus- ja rahaliste karistustega.

2. Komisjonil või tema esindajatel ja kontrollikojal on õigus auditeerida nii dokumentide kui ka kohapealsete kontrollide alusel kõikide toetusesaajate, rakendusasutuste, töövõtjate ja alltöövõtjate tegevust, kes on käesoleva määruse alusel saanud liidult rahalist abi.

3. Euroopa Pettustevastane Amet (OLAF) võib teostada juurdlust, sealhulgas kohapealset kontrolli ja inspekteerimist, vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1073/1999 ([1]) ning nõukogu määruses (Euratom, EÜ) nr 883/2013 ([2]) sätestatud sätetele ja menetlustele, et teha kindlaks, kas toetuslepingu, toetuse andmise otsuse või käesoleva määruse alusel rahastatud lepinguga seoses esineb pettust, korruptsiooni või mis tahes muud liidu finantshuve kahjustavat ebaseaduslikku tegevust.

4. Ilma et see piiraks lõigete 1, 2 ja 3 kohaldamist, sisaldavad kolmandate riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonidega sõlmitud koostöölepingud ning lepingud, toetuslepingud ja toetuse määramise otsused, samuti käesoleva määruse rakendamisest tulenevad lepingud, sätteid millega antakse komisjonile, kontrollikojale ja OLAFile selgesõnaliselt volitused viia oma pädevuse piires läbi sellist auditeerimist ja juurdlust.

II JAOTIS

ÜLD- JA LÕPPSÄTTED

Artikkel 25

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa ühendamise rahastu koordineerimiskomitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. septembri 2013. aasta määrus (EL, Euratom) nr 883/2013, mis käsitleb Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) juurdlusi ning millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1073/1999 ja nõukogu määrus (Euratom) nr 1074/1999 (ELT L 248, 18.9.2013, lk 1).

([2]) Nõukogu 11. novembri 1996. aasta määrus (Euratom, EÜ) nr 2185/96, mis käsitleb komisjoni tehtavat kohapealset kontrolli ja inspekteerimist, et kaitsta Euroopa ühenduste finantshuve pettuste ja igasuguse muu eeskirjade eiramiste eest (EÜT L 292, 15.11.1996, lk 2).

▼B

3. Komitee tagab artiklis 17 osutatud tööprogrammide horisontaalse ülevaate, et tagada nendevaheline kooskõla ning transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektorite vahelise koostoime väljaselgitamine, ellurakendamine ja hindamine. Eelkõige püüab komitee koordineerida tööprogramme, et võimaldada mitut sektorit hõlmavaid projektikonkursse.

Artikkel 26

Volituste delegeerimine

1. Komisjonile antakse õigus suhtes võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 21 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile 1. jaanuarist 2014 kuni 31. detsembrini 2020 vältavaks ajavahemikuks.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artiklis 21 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 21 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 27

Hindamine

1. Hiljemalt 31. detsembril 2017 koostab komisjon koostöös liikmesriikide ja asjaomaste abisaajatega hindamisaruande, mille komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning milles käsitletakse kõikide meetmete eesmärkide saavutamist (tulemuste ja mõju tasandil), vahendite kasutamise tõhusust ja Euroopa lisaväärtust, pidades silmas meetmete uuendamise, muutmise või peatamise kohta otsuse tegemist. Hindamisel käsitletakse ka lihtsustamise võimalusi, meetmete sisemist ja välist ühtsust, kõikide eesmärkide jätkuvat asjakohasust ning nende panust aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvuga seotud liidu prioriteetide rakendamisesse, sealhulgas nende mõju majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele. Hindamisaruandes hinnatakse mastaabisäästu, mida komisjon on saavutanud Euroopa ühendamise rahastu haldamisel rahaliselt, tehniliselt ja inimressursside osas, ning vajaduse korral lähtudes projektide koguarvust, mis viidi ellu sektorite omavahelist koostoimet ära kasutades. Hindamise raames uuritakse ka rahastamisvahendite tõhusamaks muutmise võimalusi. Hindamisaruandes võetakse arvesse varasemate meetmete pikaajalise mõju hindamise tulemusi.

▼B

2. Euroopa ühendamise rahastu puhul võetakse arvesse 2015. aastal läbiviidavat Euroopa 2020 projektivõlakirjade algatuse sõltumatut täiemahulist hindamist. Kõnealuse hindamise alusel hindavad komisjon ja liikmesriigid Euroopa 2020 projektivõlakirjade algatuse asjakohasust ja selle tulemuslikkust prioriteetsetesse projektidesse investeeringumahtude suurendamisel ning liidu rahaliste vahendite kasutamise tõhususe parandamisel.

3. Komisjon teeb tihedas koostöös liikmesriikide ja abisaajatega järelhindamise. Järelhindamise käigus uuritakse Euroopa ühendamise rahastu tulemuslikkust ja tõhusust, selle mõju majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele, rahastu osatähtsust aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvuga seotud liidu prioriteetide rakendamisel ning kliimamuutustega seoses seatud eesmärkide saavutamiseks kasutatud toetuse ulatust ja sellekohaseid tulemusi.

4. Hindamisel võetakse arvesse saavutatud edu, mis on mõõdetud artiklites 3 ja 4 osutatud tulemusnäitajate alusel.

5. Komisjon esitab kõnealuseid hindamisi käsitlevad järeldused Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele.

6. Komisjon ja liikmesriigid, keda abistavad muud võimalikud abisaajad, võivad hinnata projektide elluviimise meetodeid ning nende rakendamise mõju, et teha kindlaks, kas eesmärgid, sh keskkonnakaitse valdkonnas, on saavutatud.

7. Komisjon võib ühishuviprojektiga seoses asjaomaselt liikmesriigilt nõuda konkreetse hinnangu esitamist käesoleva määruse alusel rahastatavate meetmete ja nendega seotud projektide kohta või vajaduse korral nõuda liikmesriigilt nimetatud projektide hindamiseks vajalikku teavet ja abi.

Artikkel 28

Teave, teabevahetus ja avalikustamine

1. Abisaajad ja vajaduse korral ka asjaomased liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse alusel antud abi avalikustatakse piisaval määral ja rakendatakse piisavat läbipaistvust, et teavitada üldsust liidu rollist projektide elluviimisel.

2. Komisjon rakendab Euroopa ühendamise rahastu projektide ja rakendamise tulemuste suhtes teavitus- ja teabevahetusmeetmeid. Käesoleva määruse artikli 5 lõike 2 alusel teavitusmeetmetele eraldatud vahenditest tuleb rahastada ka liidu poliitiliste prioriteetide propageerimist, tingimusel, et need on seotud artiklis 3 osutatud üldeesmärkidega.

▼B

Artikkel 29

Määruse (EL) nr 913/2010 muutmine

Määrust (EL) nr 913/2010 muudetakse järgmiselt:

Määruse (EL) nr 913/2010 lisa asendatakse käesoleva määruse II lisaga. Sellest tulenevalt kohaldatakse muudetud raudteeveokoridoride suhtes jätkuvalt määruse (EL) nr 913/2010 sätteid.

Artikkel 30

Üleminekusätted

Käesolev määrus ei mõjuta asjaomaste projektide jätkumist ega muutmist, sealhulgas nende täielikku ega osalist tühistamist, kuni projektide lõpuleviimiseni, samuti ei mõju see rahalist abi, mida komisjon annab määruste (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 alusel või mis tahes muude selliste õigusaktide alusel, mida kohaldatakse sellise abi suhtes 31. detsembri 2013. aasta seisuga ning mille kohaldamist asjaomaste meetmete suhtes jätkatakse kuni nende lõpuleviimiseni.

Artikkel 31

Kehtetuks tunnistamine

Piiramata käesoleva määruse artikli 30 kohaldamist tunnistatakse määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 kehtetuks alates 1. jaanuarist 2014.

Artikkel 32

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2014.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

I LISA

I OSA

TRANSPORDISEKTORI PÕHIVÕRKU KÄSITLEVATE EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD PROJEKTIDE LOETELU

1. **Horisontaalprioriteedid**

Innovaatiline juhtimine ja teenused	Ühtne Euroopa taevas – SESARi süsteem
Innovaatiline juhtimine ja teenused	Maanteede, raudteede, sisevete ja laevade telemaatiliste seadmete süsteemid (ITS, ERTMS RIS ja VTMIS)
Innovaatiline juhtimine ja teenused	Meresadamate põhivõrk, meremagistraalid ja lennujaamad, ohutu ja turvaline taristu
Uued tehnoloogialahendused ja innovatsioon	Uued tehnoloogialahendused ja innovatsioon määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 33 punktide a–d kohaselt

2. **Põhivõrgukoridorid**

Läänemeri - Aadria meri

HENDAMINE:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Varssavi – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Viin

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Viin

Viin – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Veneetsia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Gdynia - Katowice	Raudtee	Tööde teostamine
Gdynia, Gdańsk	Sadamad	Sadamatevahelised ühendused, mitmeliigilise transpordi platvormide (edasi)arendamine
Varssavi – Katowice	Raudtee	Tööde teostamine
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Raudtee	Tööde teostamine
Świnoujście, Szczecin	Sadam	Sadamatevahelised ühendused
Bielsko Biala – Žilina	Maantee	Tööde teostamine
Katowice – Ostrava – Brno – Viin & Katowice – Žilina – Bratislava – Viin	Raudtee	Tööde teostamine, eelkõige Poola ja Tšehhi Vabariigi, Tšehhi Vabariigi ja Austria, Poola ja Slovakkia ning Slovakkia ja Austria vahelistel piiriülestel lõikudel, liinil Brno-Přerov; mitmeliigilise transpordi platvormide ning lennuväljade/raudtee vaheliste ühenduste (edasi)arendamine

▼B

Viin – Graz – Klagenfurt – Udine – Veneetsia – Ravenna	Raudtee	Uute liinide osaline rajamine (Semmering Base tunnel ja Koralmi raudteeliin), raudtee uuendamine; käimasolevad tööd; mitmeliigilise transpordi platvormide (edasi)arendamine; olemasoleva kahe rööpmepaariga liini uuendamine Udine - Cervignano ja Trieste vahel
Graz - Maribor - Pragersko	Raudtee	Uuringud ja tööd teise rööpmepaari rajamiseks
Trieste, Veneetsia, Ravenna, Koper	Sadamad	Sadamatevahelised ühendused, mitmeliigilise transpordi platvormide (edasi)arendamine

Põhjameri – Läänemeri

ÜHENDAMINE:

Helsingi – Tallinn – Riia

Ventspils – Riia

Riia – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Varssavi

Valgevene piir – Varssavi – Poznań – Frankfurt/Oder – Berliin – Hamburg

Berliin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Helsingi - Tallinn	Sadamad, meremagistraalid	Sadamatevahelised ühendused, mitmeliigilise transpordi platvormide ja nendevaheliste ühenduste (edasi)arendamine, meremagistraalid
Tallinn - Riia – Kaunas – Varssavi	Raudtee	(Üksikasjalikud) uuringud seoses uue UIC-rööpmelaiusega täielikult koostalitlusvõimelise liiniga; uue liiniga seotud tööd peaksid algama enne 2020. aastat; olemasoleva liini uuendamine ja uue rajamine Poola territooriumil; raudtee ja lennuväljade/sadamate vahelised ühendused, raudtee- ja maanteeterminalid, meremagistraalid
Ventspils – Riia	Raudtee	Uuendamine, sadamatevahelised ühendused, meremagistraalid
Klaipėda – Kaunas	Raudtee	Uuendamine, sadamatevahelised ühendused, meremagistraalid
Kaunas – Vilnius	Raudtee	Uuendamine, ühendused lennuväljade vahel, raudteeterminalid

▼B

Via Baltica koridor	Maantee	Piiriüleste lõikudega seotud tööd (EE, LV, LT, PL)
Valgevene piir – Varssavi – Poznań – Saksamaa piir	Raudtee	Olemasoleval liinil tehtavad tööd, kiirraudteealased uuringud
Poola piir – Berliin – Hannover – Amsterdam/ Rotterdam	Raudtee	Mitme lõigu alased uuringud ja lõikude uuendamine (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berliin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Raudtee	Uuringud ja tööd
Berliin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Lääne-Saksamaa kanalid, Rein, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Siseveed	Uuringud, sõidukõlblikkuse parandamiseks tehtavad tööd ning veeteede ja lüüside uuendamine
Amsterdam lüüsid & Amsterdam - Rijnkanaal	Siseveed	Käimasolevad lüüside uuringud; sadam: ühendused (uuringud ja tööd, sealhulgas Beatrixi lüüsi uuendamine)

Vahemeri

ÜHENDAMINE:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

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

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Ukraina piir

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Algeciras - Madrid	Raudtee	Uuringud on teostamisel, töid alustatakse enne 2015. aastat ja viiakse lõpule 2020. aastal
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Raudtee	Uuringud ja tööd
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Raudtee	Olemasolevate liinide uuendamine (rööpmed, kõrvalteed ja platvormid)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Raudtee	Ehitamine aastatel 2014–2020
Barcelona	Sadam	Raudtee ühendamine sadama ja lennuväljaga
Barcelona - Perpignan	Raudtee	Piiriülene lõik, töid teostatakse, uus liin ehitatakse lõplikult välja aastaks 2015, olemasoleva liini uuendamine (rööpmed, kõrvalteed ja platvormid)
Perpignan - Montpellier	Raudtee	Ümbersõit Nîmes'i – Montpellier' liinil hakkab tööle 2017. aastal, Montpellier' – Perpignani liinil 2020. aastal

▼B

Lyon	Raudtee	Lyoni kitsaskohtade õgvendamine: uuringud ja tööd
Lyon – Avignon – Marseille	Raudtee	Uuendamine
Lyon - Torino	Raudtee	Piiriülene lõik, tööd baastunnelis; juurdepääsuteedega seotud uuringud ja tööd
Milano - Brescia	Raudtee	Osaline uuendamine, osaliselt uus kiirraudteeliin
Brescia - Veneetsia - Trieste	Raudtee	Mitmel lõigul alustatakse töid enne 2014. aastat koostoimes Läänemere – Aadria mere koridoriga kattuvatel lõikudel läbiviidavate uuendustegevustega
Milano – Cremona-Mantova – Porto Levante/ Veneetsia – Ravenna/ Trieste	Siseveed	Uuringud ja tööd
Cremona, Mantova, Veneetsia, Ravenna, Trieste	Siseveesadamad	Sadamatevahelised ühendused, mitmeliigilise transpordi platvormide (edasi)arendamine
Trieste - Divača	Raudtee	Uuringuid ja osalist uuendamist teostatakse; piiriülese lõigu väljaehitamine mitte enne 2020. aastat
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Raudtee	Uuringud ja uuendamine / osaliselt uus liin
Rijeka – Zagreb – Budapest	Raudtee	Uuringud ja tööd (sealhulgas uue liini ja teise rööpmepaari ehitamine Rijeka ja Ungari piiri vahele)
Rijeka	Sadam	Taristu ajakohastamine ja arendamine, mitmeliigilise transpordi platvormide ja ühenduste väljaarendamine
Ljubljana – Zagreb	Raudtee	Uuringud ja tööd
Ljubljana sõlm	Raudtee	Ljubljana raudteesõlm, sh mitmeliigilise transpordi platvorm; raudtee ühendamine lennuväljaga
Pragersko - Zalalövö	Raudtee	Piiriülene lõik: uuringud, töid alustatakse enne 2020. aastat
Lendava - Letenye	Maantee	Piiriülese lõigu uuendamine
Boba- Székesfehérvár	Raudtee	Uuendamine
Budapest – Miskolc – Ukraina piir	Raudtee	Uuendamine
Vásárosnamény – Ukraina piir	Maantee	Piiriülese lõigu uuendamine

Ida / Vahemere idaosa

ÜHENDAMINE:

Hamburg – Berliin

Rostock – Berliin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha - Kolin

Kolin – Pardubice – Brno – Viin/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – Türgi piir

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Nikosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Dresden - Praha	Raudtee	Kiirraudteega seotud uuringud
Praha	Raudtee	Uuendamine, kaubavedude ümbersõit; raudtee ühendamine lennuväljaga
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Siseveed	Elbe ja Vltava uuringud, sõidukõlblikkuse parandamiseks tehtavad tööd ja uuendamine
Děčíni lüüsid	Siseveed	Uuringud
Praha - Brno - Breclav	Raudtee	Uuendamine, sh Brno raudteesõlm ja mitmeliigilise transpordi platvorm
Breclav – Bratislava	Raudtee	Piiriülene lõik, uuendamine
Bratislava – Hegyeshalom	Raudtee	Piiriülene lõik, uuendamine
Mosonmagyaróvár – Slovakkia piir	Maantee	Piiriülese lõigu uuendamine
Tata – Biatorbágy	Raudtee	Uuendamine
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Raudtee	Ungaris uuendamine peaaegu lõpetatud, Rumeenias veel käib
Vidin – Sofia – Burgas/ Tütgi piir Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Raudtee	Uuringud ja tööd liinil Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; liini Sofia – Burgas / Türgi piir uuendamine
Vidin – Craiova	Maantee	Piiriülese lõigu uuendamine
Thessaloniki, Igoumenitsa	Sadam	Taristu ajakohastamine ja arendamine, mitmeliigilise transpordi ühendused
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Sadam, meremagistraalid	Sadama läbilaskevõime ja mitmeliigilise transpordi ühendused
Lemesos – Nikosia	Sadamad, mitmeliigilise transpordi platvormid	Transpordiliikide vahelise ühenduse, sealhulgas Nikosia lõunapoolse ringtee uuendamine, uuringud ja tööd, liikluskorraldussüsteemid
Nikosia – Larnaca	Mitmeliigilise transpordi platvormid	Mitmeliigilise transpordi ühendused ja telemaatiliste seadmete süsteemid

▼B

Patras	Sadam	Sadamatevahelised ühendused, mitmeliigilise transpordi platvormide (edasi)arendamine
Athína - Patras	Raudtee	Uuringud ja tööd, sadamatevahelised ühendused

Skandinaavia – Vahemeri

ÜHENDAMINE:

Venemaa piir – HaminaKotka – Helsingi – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – Kopenhaagen – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berliin – Leipzig – München

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

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

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

HaminaKotka – Helsingi	Sadam, raudtee	Sadamatevahelised ühendused, raudtee uuendamine, jäämurdevõimekus
Helsingi	Raudtee	Lennuvälja ühendamine raudteega
Venemaa piir – Helsingi	Raudtee	Tööd käivad
Helsingi – Turu	Raudtee	Uuendamine
Turu/Naantali – Stockholm	Sadamad, meremagistraalid	Sadamatevahelised ühendused, jäämurdevõimekus
Stockholm – Malmö (Põhjamaade kolmnurk)	Raudtee	Tööd käivad teatavatel lõikudel
Trelleborg - Malmö – Göteborg – Norra piir	Raudtee, sadam, meremagistraalid	Tööd, mitmeliigilise transpordi ühendused ning sadamate ja sisemaa ühendused
Fehmarn	Raudtee	Uuringuid teostatakse, Fehmarni vöötme püsiühenduse ehitamine algab 2015. aastal
Kopenhaagen – Hamburg läbi Fehmarni: juurdepääsuteed	Raudtee	DK juurdepääsuteed ehitatakse lõplikult välja 2020. aastaks, DE juurdepääsuteed ehitatakse välja kahes etapis: ühele rööpmepaarile paigaldatakse elektriseadeldised ja teisele rööpmepaarile seitsme aasta pärast, millega viiakse lõpule püsiühenduse loomine
Rostock	Sadamad, meremagistraalid	Ühendused sadamate ja raudtee vahel; vähesaastavad praamid; jäälõhkumise suutlikkus
Rostock - Berliin - Nürnberg	Raudtee	Uuringud ja uuendamine
Hamburg/Bremen - Hannover	Raudtee	Uuringud käivad

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Raudtee	Tööd käivad ja peaksid lõppema 2017. aastaks
München – Wörgl	Raudtee	Juurdepääs Brenneri baastunnelile ja piiriülesele lõigule: uuringud
Brenneri baastunnel	Raudtee	Uuringud ja tööd
Fortezza - Verona	Raudtee	Uuringud ja tööd
Napoli - Bari	Raudtee	Uuringud ja tööd
Napoli – Reggio Calabria	Raudtee	Uuendamine
Verona – Bologna	Raudtee	Uuendamist teostatakse
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Sadamad	Sadamatevahelised ühendused, mitmeliigilise transpordi platvormide (edasi)arendamine
Messina - Catania – Augusta/Palermo	Raudtee	Uuendamine (järelejäänud lõigud)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Sadamad, meremagistraalid	Sadamatevahelised ühendused
Valletta - Marsaxlokk	Sadam, lennuväli	Transpordiliikide vahelise ühenduse, sealhulgas Marsaxlokk-Luqa-Valletta ühenduse uuendamine
Bologna – Ancona	Raudtee	Uuendamine

Rein – Alpid

ÜHENDAMINE:

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 – Brüssel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Genova	Sadam	Sadamatevahelised ühendused
Genova – Milano/Novara – Šveitsi piir	Raudtee	Uuringud; tööd algavad enne 2020. aastat
Basel – Antwerpen/ Rotterdam - Amsterdam	Siseveed	sõidukõlblikkuse parandamiseks tehtavad tööd
Karlsruhe - Basel	Raudtee	Tööd käivad
Frankfurt - Mannheim	Raudtee	Uuringud käivad
Liège	Raudtee	Raudtee ühendamine sadama ja lennuväljaga
Rotterdam – Zevenaar	Raudtee	Uuringud, uuendamine

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Raudtee	Tööd käivad
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - Saksamaa piir	Raudtee	Uuendamine

Atlandi ookean

ÜHENDAMINE:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lissabon – Madrid – Valladolid

Lissabon – Aveiro – Leixões/Porto

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

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Kiirraudteeliin Sines/ Lissabon – Madrid	Raudtee, sadamad	Uuringud ja tööd käivad, liikidevahelise ühenduse uuendamine Sines/Lissaboni sadamas
Kiirraudteeliin Porto – Lissabon	Raudtee	Uuringud käivad
Raudteeühendus Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Raudtee	Piiriülene lõik: tööd käivad
Raudteeühendus Bergara – San Sebastián – Bayonne	Raudtee	Valmib Hispaanias eeldatavasti 2016. aastaks, Prantsusmaal 2020. aastaks
Bayonne - Bordeaux	Raudtee	Toimub avalik arutelu
Bordeaux - Tours	Raudtee	Tööd käivad
Paris	Raudtee	Kiirraudteeliini lõunapoolne ümbersõit
Baudrecourt - Mannheim	Raudtee	Uuendamine
Baudrecourt - Strasbourg	Raudtee	Tööd käivad ja peaksid lõppema 2016. aastal
Le Havre – Pariis	Siseveed	Uuendamine
Le Havre – Pariis	Raudtee	Uuringud, uuendamine
Le Havre	Sadam, raudtee	Uuringud ja tööd seoses sadama läbilaskevõime, meremagistraalide ja ühendustega

Põhjameri – Vahemeri

ÜHENDAMINE:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brüssel

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brüssel – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Pariis

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Cork - Dublin - Belfast	Raudtee	Uuringud ja tööd; Dublini ühendus (DART)
Belfast	Sadam, mitmeliigilise transpordi ühendused	Uuendamine
Glasgow - Edinburgh	Raudtee	Uuendamine
Manchester – Liverpool	Raudtee	Uuendamine ja elektriseadeldiste paigaldamine, sealhulgas Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Raudtee	Raudtee-kaubaveoliini uuendamine
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Sadamad, raudtee	Uuringud ja tööd seoses sadama läbilaskevõime, meremagistraalide ja ühendustega
Dunkerque	Sadam	Mitmeliigilise transpordi platvormide ja ühenduste edasiarendamine
Calais - Pariis	Raudtee	Esialgsed uuringud
Brüssel	Raudtee	Uuringud ja tööd (tava- ja kiirraudtee põhja-lõunasuunaline ühendus)
Felixstowe – Midlands	Raudtee, sadam, mitmeliigilise transpordi platvormid	Raudtee uuendamine, sadamatevahelised ühendused ja mitmeliigilise transpordi platvormid
Maas, sh Maaswerken	Siseveed	Uuendamine
Albertkanaal/ Bocholt-Herentalsi kanal	Siseveed	Uuendamine
Reini – Schelde koridor: Volkeraki lüüs ja Kreekraki lüüs, Krammeri lüüs ja Hansweerti lüüs	Siseveed	Lüüsid: uuringud käivad
Terneuzen	Meri	Lüüsid: uuringud käivad; tööd
Terneuzen - Gent	Siseveed	Uuringud, uuendamine
Zeebrugge	Sadam	Lüüsid: uuringud, ühendused (uuringud ja tööd)
Antwerpen	Meri, sadam, raudtee	Lüüsid: uuringud käivad; sadamatevahelised ühendused (sealhulgas teine raudteeühendus Antwerpeni sadamaga)
Rotterdam - Antwerpen	Raudtee	Raudtee-kaubaveoliini uuendamine

▼B

Seine-Nord'i kanal; Seine – Schelde	Siseveed	Uuringud ja tööd; uuendamine, sealhulgas piiriülesed ja mitmeliigilised ühendused
Dunkerque – Lille	Siseveed	Uuringud käivad
Antwerpen, Brüssel, Charleroi	Siseveed	Uuendamine
Valloonia veeteede uuendamine	Siseveed	Uuringud, uuendamine, mitmeliigilise transpordi ühendused
Brüssel - Luxembourg - Strasbourg	Raudtee	Tööd käivad
Antwerpen – Namur - Luksemburgi piir – Prantsusmaa piir	Raudtee	Raudtee-kaubaveoliini uuendamine
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Raudtee	Uuendamine
Raudteeühendus Luxembourg – Dijon – Lyon (Reini – Rhône'i kiirraudtee)	Raudtee	Uuringud ja tööd
Lyon	Raudtee	Idapoolne ümbersõit: uuringud ja tööd
Saône'i – Moseli/Reini kanal	Siseveed	Esialgsed uuringud käivad
Rhône	Siseveed	Uuendamine
Marseille-Fosi sadam	Sadam	Ühendused ja mitmeliigilise transpordi terminalid
Lyon – Avignon - Marseille' sadam – Fos	Raudtee	Uuendamine

Rein – Doonau

ÜHENDAMINE:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Ukraina piir

Wels/Linz – Viin – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

EELNEVALT KINDLAKSMÄÄRATUD LÕIGUD, SEALHULGAS PROJEKTID:

Raudteeühendus Strasbourg – Kehl Appenweier	Raudtee	Appenweieri ühendustega seotud tööd
Karlsruhe - Stuttgart - München	Raudtee	Uuringud ja tööd käivad
Ostrava/Prerov – Žilina – Košice – Ukraina piir	Raudtee	Uuendamine, mitmeliigilise transpordi platvormid

▼B

Zlín – Žilina	Maantee	Piiriülene maanteelõik
München – Praha	Raudtee	Uuringud ja tööd
Nürnberg – Praha	Raudtee	Uuringud ja tööd
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Raudtee	Uuringud ja tööd käivad
Salzburg - Wels	Raudtee	Uuringud
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Raudtee	Uuringud ja tööd
Raudteeühendus Wels – Viin	Raudtee	Ehitatakse lõplikult välja eeldatavasti 2017. aastaks
Viin – Bratislava / Viin – Budapest / Bratislava – Budapest	Raudtee	Kiirraudteeliini alased uuringud (sealhulgas kolme linna vaheliste ühenduste ühendamine)
Budapest - Arad	Raudtee	Uuringud Budapesti ja Aradi vahelise kiirvõrgustiku kohta
Komárom – Komárno	Siseveed	Uuringud ja tööd seoses piiriülese sillaga
Arad - Braşov - Bucureşti - Constanţa	Raudtee	Teatavate lõikude uuendamine; kiirliinidega seotud uuringud
Main – Maini-Doonau kanal	Siseveed	Uuringud ja tööd mitme lõigul ja seoses mitme kitsaskohaga; siseveesaamad: mitmeliigilise transpordi ühendused raudteega
Slavonski Brod	Sadam	Uuringud ja tööd
Giurgiu, Galaţi	Sadam	Mitmeliigilise transpordi platvormide ja sisemaaga olevate ühenduste edasiarendamine: uuringud ja tööd
Doonau (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	Siseveed	Uuringud ja tööd mitme lõigul ja seoses mitme kitsaskohaga; siseveesadamad: mitmeliigilise transpordi ühendused
Sava	Siseveed	Uuringud ja tööd mitme lõigul ja seoses mitme kitsaskohaga (sealhulgas piiriülese sillaga)
Bucureşti – Dunăre kanal	Siseveed	Uuringud ja tööd
Constanţa	Sadam, meremagistraalid	Sadamatevahelised ühendused, meremagistraalid (sh jäämurdeteenused)
Craiova – Bucureşti	Raudtee	Uuringud ja tööd

3. **Muud põhivõrgu lõigud**

Sofiast FYROM piirini	Piiriülene	Raudtee	Uuringud käivad
Sofiast Serbia piirini	Piiriülene	Raudtee	Uuringud käivad
Timişoara – Serbia piir	Piiriülene	Raudtee	Uuringud käivad
Wrocław – Praha	Piiriülene	Raudtee	Uuringud

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Piiriülene	Maantee	Tööd
Brno – AT piir	Piiriülene	Maantee	Uuendamine
Budapest – Zvolen	Piiriülene	Maantee	Uuendamine
Budapest – SRB piir	Piiriülene	Raudtee	Uuringud
Botnia koridor: Lulea – Oulu	Piiriülene	Raudtee	Uuringud ja tööd
Iasi – MD piir	Piiriülene	Raudtee	Uuringud käivad; tööd
Suceava –UK piir	Piiriülene	Raudtee	Uuringud ja tööd
Prioriteetsed projektid otsuse nr 661/2010/EL III lisa kohaselt (Praha – Linz, uus suure läbilaskevõimega raudtee: Kesk-Püreneede ülene ühendus, „Raudne Rein” (Rheidt –Antwerpen))	Piiriülene	Raudtee	Uuringud käivad
Targu Neamt–Ungheni	Piiriülene	Maantee	Uuendamine
Marijampolė –Kybartai (Leedu-Venemaa piir)	Piiriülene	Maantee	Uuendamine
Vilnius–LT/BY piir	Piiriülene	Maantee	Uuendamine
Ioannina – Kakavia (EL/AL piir)	Piiriülene	Maantee	Uuringud
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (EL/FYROM piir)	Piiriülene	Maantee	Uuendamine
Serres – Promahonas – EL/BG piir	Piiriülene	Maantee	Tööd käivad
Alexandroupoli – Kipoi, EL/TR piir	Piiriülene	Maantee	Uuringud ja tööd
Dubrovnik – HR/ME piir	Piiriülene	Maantee	Tööd
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Piiriülene	Raudtee	Tööd
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Kitsaskoht	Raudtee, meremagistraal	Käimasolevad tööd (seal-hulgas sadamad ja mitmeliigilise transpordi platvormid)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berliin	Kitsaskoht	Raudtee	Uuringud
Rail Egnatia	Kitsaskoht	Raudtee	Uuringud käivad
Sundsvall – Umea – Lulea	Kitsaskoht	Raudtee	Uuringud ja tööd
Zagreb – SR piir	Kitsaskoht	Raudtee	Uuringud ja tööd
A Coruña – Madrid (reisijateveo kiirliin)	Kitsaskoht	Raudtee	Tööd käivad

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Muu põhivõrk	Raudtee	Tööd
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Muu põhivõrk	Raudtee	Tööd
Botnia – Kiruna – NO piir	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud ja tööd
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine
Raudteeühendus Shannon Foynes - Limerick ristmik	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud
Kiirliin 2 (High Speed 2)	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud ja tööd seoses London - Midlands kiirraudteeliiniga
UA piir – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Muu põhivõrk	Raudtee	Tööd
Riia – RU/BY piir	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine
Vilnius – BY piir	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine, ühendus lennuväljaga
Kybartai – Kaunas	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine
Tallinn – Tartu – Koidula – RU piir	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	Muu põhivõrk	Raudtee	Kiirliinidega seotud uuringud
Bordeaux – Toulouse	Muu põhivõrk	Raudtee	Kiirliinidega seotud uuringud
Helsingi – Oulu	Muu põhivõrk	Raudtee	Lõikude uuendamine
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud ja tööd
Brunsbüttel - Kiel (Põhja- ja Baltimere kanal)	Muu põhivõrk	Siseveed	Navigatsioonistaatuse optimeerimine
Cardiff - Bristol - London	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine, sealhulgas Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud ja tööd
București - Buzău	Muu põhivõrk	Raudtee	Sadamataristu täiustamine ja parandamine ning ühendus maismaaga;
Ruhri piirkond – Münster – Osnabrück – Hamburg	Muu põhivõrk	Raudtee	Lõigu Münster – Lünen uuendamine (kaherööpmeline)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud ja tööd
Ploieşti-Suceava	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuringud
Iràkleio	Muu põhivõrk	Lennujaam, kombineeritud transporditaristu / süsteemid	Uuringud ja ehitustööd, taristu ja mitmeliigilise transpordi ühenduste uuendamine ja arendamine
Huelva – Sevilla	Muu põhivõrk	Raudtee	Tööd käivad
Fredericia-Frederikshavn	Muu põhivõrk	Raudtee	Uuendamine, sealhulgas elektriseadeldiste paigaldamine
Barcelona – Valencia – Livorno	Muu põhivõrk	Meremagistraalid	Uuendamine

II OSA

ENERGIASEKTORI TARISTU PRIORITEETSETE KORIDORIDE JA VALDKONDADE LOETELU

1. **Pririteetsed elektrikoridorid**

1) Põhjamere elektrivõrk (NSOG): Arendada Põhjameres, Iiri meres, La Manche'i väinas, Läänemeres ja neid ümbritsevates vetes paiknevat integreeritud elektrivõrku elektri transportimiseks taastuvatest avamere energiaallikatest tarbimiskeskustesse ja salvestuskohtadesse ning riikidevahelise elektrikaubanduse laiendamiseks.

   Asjaomased liikmesriigid: Belgia, Iirimaa, Luksemburg, Madalmaad, Prantsusmaa, Rootsi, Saksamaa, Taani, Ühendkuningriik;

2) Põhja-lõuna ühendatud gaasivõrgud Lääne-Euroopas: kõnealuse piirkonna liikmesriikide võrkude vahelised ühendused ja ühendused Vahemere-äärse piirkonnaga, sealhulgas Pürenee poolsaarega eelkõige taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri võrku integreerimiseks ja riigisiseste võrgutaristute täiustamine, et kiiremini integreerida piirkonna turud.

   Asjaomased liikmesriigid: Austria, Belgia, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Madalmaad, Malta, Portugal, Prantsusmaa, Saksamaa, Ühendkuningriik;

3) Põhja-lõuna ühendatud elektrivõrgud Ida-Euroopa kesk- ja lõunaosas: Tugevdada põhja-lõuna- ja ida-läänesuunalisi ühendusi ja siseliine siseturu väljakujundamiseks ning taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri integreerimiseks.

   Asjaomased liikmesriigid: Austria, Bulgaaria, Horvaatia, Itaalia, Kreeka, Küpros, Poola, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Tšehhi Vabariik, Ungari;

4) Läänemere energiaturu elektrivõrkude ühendamise kava: Arendada välja Läänemeremaade võrkudevahelised ühendused ja vastavalt täiustada riigisiseseid võrgutaristuid, et kõrvaldada Läänemeremaade eraldatus ning kiiremini integreerida piirkonna turud.

   Asjaomased liikmesriigid: Eesti, Leedu, Läti, Poola, Rootsi, Saksamaa, Soome, Taani.

▼B

2. **Prioriteetsed gaasikoridorid**

1) Põhja-lõuna ühendatud gaasivõrgud Lääne-Euroopas: Suurendada Lääne-Euroopa põhja-lõunasuunaliste gaasivoogude võrkudevahelise ühendamise võimsust tarneteede mitmekesistamiseks ja gaasi lühiajalise väljundvõimsuse suurendamiseks.

Asjaomased liikmesriigid: Belgia, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Madalmaad, Malta, Portugal, Prantsusmaa, Saksamaa, Taani, Ühendkuningriik;

2) Põhja-lõuna ühendatud gaasivõrgud Ida-Euroopa kesk- ja lõunaosas: gaasitaristu Läänemere piirkonna, Aadria ja Egeuse mere piirkonna, Vahemere idapiirkonna ja Musta mere piirkonna vaheliste ning siseste piirkondlike ühenduste jaoks ning gaasitarnete mitmekesistamiseks ja varustuskindluse suurendamiseks.

Asjaomased liikmesriigid: Austria, Bulgaaria, Horvaatia, Itaalia, Kreeka, Küpros, Poola, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Tšehhi Vabariik, Ungari;

3) Lõunapoolne gaasikoridor: Gaasi ülekandmine liitu Kaspia mere piirkonnast, Kesk-Aasiast, Lähis-Idast ja Vahemere idapiirkonnast, et mitmekesistada gaasitarneid.

Asjaomased liikmesriigid: Austria, Bulgaaria, Horvaatia, Itaalia, Kreeka, Küpros, Poola, Prantsusmaa, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Tšehhi Vabariik, Ungari;

4) Läänemere energiaturu gaasivõrkude ühendamise kava: gaasitaristu, et lõpetada Baltimaade ja Soome eraldatus ning nende sõltuvus ühest tarnijast, täiustada vastavalt riigisiseseid võrgutaristuid ning mitmekesistada gaasitarneid ja suurendada varustuskindlust Läänemere piirkonnas.

Asjaomased liikmesriigid: Eesti, Leedu, Läti, Poola, Rootsi, Saksamaa, Soome, Taani.

3. **Prioriteetsed valdkonnad**

1) Nutivõrkude kasutuselevõtt: nutivõrgu tehnoloogia kasutuselevõtt kogu liidus, et tõhusalt integreerida kõigi elektrivõrguga ühendatud kasutajate käitumine ja tegevus, eelkõige suurte elektrikoguste tootmine taastuvatest või hajutatud energiaallikatest ja tarbijate nõudlusele reageering.

Asjaomased liikmesriigid: kõik;

2) Elektrikiirteed: esimese elektrienergia ülekande kiirtee rajamine 2020. aastaks, et luua kogu liidus elektrienergia ülekande kiirteede süsteem, mis on võimeline:

a) mahutama tuuleenergia järjest suurenevat ülejääki Põhjamere ja Läänemere piirkonnas ja nende lähiümbruses ning suurendama elektritootmist taastuvatest energiaallikatest Ida- ja Lõuna-Euroopas ning samuti Põhja-Aafrikas;

b) ühendama need uued tootmissõlmed suure hoiustusvõimsusega Põhjamaades, Alpides ja muudes piirkondades ning suurte tarbimiskeskustega, ja

c) tulema toime järjest muutuvamate ja detsentraliseeritumate elektritarnete ning paindlikuma elektrinõudlusega.

Asjaomased liikmesriigid: kõik;

▼B

3) Riikidevaheline CO_2 transpordivõrk: transpordi taristu arendamine liikmesriikide vahel ning ümbritsevate kolmandate riikidega CO_2 kogumise ja säilitamise tehnoloogia kasutuselevõtuks.

Asjaomased liikmesriigid: kõik.

III OSA

RAHASTAMISVAHENDITE TINGIMUSED JA KORD

Eesmärk ja põhjendused

Euroopa ühendamise rahastu rahastamisvahendite eesmärk on lihtsustada taristuprojektide juurdepääsu projektide finantseerimisele ja ettevõtete rahastamise vormidele, kasutades liidu rahastamist finantsvõimendusena.

Rahastamisvahenditega aidatakse rahastada selge liidu lisaväärtusega ühishuviprojekte ja hõlbustatakse erasektori suuremat osalust selliste projektide pikaajalises rahastamises transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektoris, sealhulgas lairibavõrkude sektoris.

Rahastamisvahenditega toetatakse keskpika perioodi ja pikaajalise rahastamisvajadustega projekte ning need suurendavad kasu turumõju, haldustõhususe ja ressursikasutuse seisukohast.

Rahastamisvahendite abil antakse taristuvaldkonna sidusrühmadele, nagu rahastajad, riigiasutused, taristuettevõtjad, ehitusfirmad ja käitajad, ühtsed turule suunatud liidu rahalise abi vahendid.

Rahastamisvahendid koosnevad alljärgnevast:

a) vahend laenude ja tagatiste jaoks koos riskijagamise instrumentidega ning projektivõlakirjade puhul krediidikvaliteedi parandamise mehhanismiga („võlainstrument”) ning

b) vahend omakapitali jaoks („omakapitaliinstrument”),

mis aitavad ületada turupiiranguid, parandades taristuinvesteeringute rahastamist ja/või riskiprofiile. See omakorda suurendab ettevõtete ja muude abisaajate juurdepääsu laenudele, tagatistele, omakapitalile ja teistele erasektori rahastamise vormidele.

Komisjon teostab enne võla- ja omakapitaliinstrumendi kavandamise lõpuleviimist määrusega (EL, Euratom) nr 966/2012 kooskõlas eelhindamise. Kui see on asjakohane, võetakse selles arvesse olemasolevate võrreldavate rahastamisvahendite hinnanguid.

I. **Võlainstrument**

1. *Üldsätted*

Võlainstrumendi eesmärk on aidata korvata Euroopa võlakapitaliturgude toimimise puudujäägid, andes laenuvahenditega rahastamise käsutusse riskijagamise instrumendi. Laenuvahenditega rahastamist pakuvad volitatud üksused või sihtotstarbelised investeerimisvahendid kõrgema nõudeõiguse järguga ja allutatud võla või tagatisena.

▼B

Võlainstrument koosneb laenude ja tagatiste riskijagamise instrumendist ning projektivõlakirjade algatusest. Projekti arendajad võivad samuti taotleda omakapitalivahenditega rahastamist omakapitaliinstrumendi alusel.

a. Laenude ja tagatiste riskijagamise instrument

Laenude ja tagatiste riskijagamise instrument kavandatakse eesmärgiga luua volitatud üksustes täiendav riskivõime. Tänu sellele saavad volitatud üksused pakkuda projektidele ja ettevõtetele pika- ja lühiajalist allutatud ja kõrgema nõudeõiguse järguga laenu, et hõlbustada projekti arendajate juurdepääsu pankadepoolsele rahastamisele. Kui laenuvahenditega rahastamine on allutatud, rahuldatakse selle nõuded pärast kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahenditest tulenevate nõuete rahuldamist, kuid enne omakapitalist ning omakapitaliga seonduvast rahastamisest tulenevate nõuete täitmist.

Lühiajaliste allutatud laenuvahenditega rahastamise maht ei ületa 30 % emiteeritud kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahendite kogumahust.

Võlainstrumendi raames kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahenditega rahastamise maht ei tohi ületada 50 % kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahendite kogumahust, mida pakub volitatud üksus või sihtotstarbeline investeerimisvahend.

b. Projektivõlakirjade algatus

Projektivõlakirjade riskijagamise instrument kavandatakse kui allutatud laenuvahenditega rahastamine, et hõlbustada rahastamise saamist projektiettevõtete jaoks, kes suurendavad kõrgema nõudeõiguse järguga võlga võlakirjade vormis. Selle krediidikvaliteedi parandamise vahendi abil aidatakse kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahenditele saada investeerimisjärgu krediidireitingut.

Selle nõuded rahuldatakse pärast kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahenditest tulenevate nõuete rahuldamist, kuid enne omakapitalist ning omakapitaliga seonduvast rahastamisest tulenevate nõuete täitmist.

Allutatud laenuvahenditega rahastamise maht ei ületa 30 % emiteeritud kõrgema nõudeõiguse järguga laenuvahendite kogumahust.

2. *Finantsparameetrid ja -võimendus*

Riski- ja tulujagamisparameetrid määratakse nii, et suudetakse saavutada konkreetsed poliitikaeesmärgid, sealhulgas suunatus konkreetsetele projektikategooriatele, ent samal ajal säilitatakse võlainstrumendi turule orienteeritud olemus.

Võlainstrumendi oodatav finantsvõimendus – määratletud kui kogurahastamine (st liidu toetus koos muudest rahastamisallikatest pärit vahenditega) jagatuna liidu toetusega – jääb eelduste kohaselt 6 ja 15 vahele, olenevalt kaasatud toimingute liigist (riski tase, sihtabisaajad ja asjaomane võlavahend, mida kasutati).

3. *Kombineerimine muude rahastamisallikatega*

Kui määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 sätestatud eeskirjadest ja ja asjakohasest õiguslikust alusest ei tulene teisiti, võib võlainstrumendi raames antud rahastamist kombineerida muude eraldatud eelarvetoetustega, mis on järgmised:

a) Euroopa ühendamise rahastu muud osad;

b) muud vahendid, programmid ja eelarveread liidu eelarves;

c) liikmesriigid, sealhulgas piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused, kes soovivad eraldada oma vahendeid või ühtekuuluvuspoliitika vahenditest saadaolevaid vahendeid ilma instrumendi olemust muutmata.

▼B

4. *Rakendamine*

Volitatud üksused

Volitatud üksused valitakse kooskõlas määrusega (EL, Euratom) nr 966/2012.

Eelarve kaudse täitmise raames võib volitatud üksustele anda rakendamiseks otsesed volitused. Kui instrumente rakendatakse otseste volituste alusel (st eelarve kaudse täitmise raames), haldavad volitatud üksused võlainstrumendile antavat liidu toetust ja nad on riskide jagamise partnerid.

Lisaks võib ette näha sihtotstarbeliste investeerimisvahendite loomise, eesmärgiga koondada kokku mitme investori toetused. Liidu toetus võib olla allutatud muude investorite toetusele.

Kavandamine ja rakendamine

Kavandamisel lähtutakse määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 sätestatud rahastamisvahendeid käsitlevatest üldistest sätetest.

Võlainstrumendi rakendamise üksikasjalikud tingimused, sealhulgas selle järelevalve ja kontroll, sätestatakse komisjoni ja vastava volitatud üksuse vahelises lepingus, võttes arvesse käesoleva lisa ja määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 sätteid.

Usalduskonto

Volitatud üksus avab usalduskonto, millel hoitakse liidu toetust ja sellelt teenitud tulu.

5. *Liidu toetuse kasutamine*

Liidu toetust kasutatakse selleks, et:

a) moodustada riskieraldised;

b) katta kokkulepitud tasud ja kulud, mis on seotud võlainstrumendi loomise ja haldamisega, sealhulgas selle hindamise ja programmi toetavate meetmetega, ning mis on kindlaks määratud kooskõlas määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 ja turutavaga. Volitatud üksusele makstavad tulemuspõhised ja haldustasud ei ole suuremad kui vastavalt 3 % ja 2 % liidu toetusest, mida kasutatakse üksiktoimingute jaoks, lähtudes kulupõhisest metoodikast, mille suhtes komisjon ja volitatud üksused on kokku leppinud, ning

c) otseselt seotud programmi toetavate meetmete jaoks.

6. *Hinnakujundus, riskide ja tulude jagamine*

Võlainstrumentide hind, mida abisaaja peab maksma, määratakse kindlaks kooskõlas volitatud üksuste või sihtotstarbeliste investeerimisvahendite asjakohaste eeskirjade ja kriteeriumidega ning parima turutavaga.

Volitatud üksustele antud otseste volitustega seoses kajastub riskijagamismudel sellise riskitasu asjakohases jagamises liidu ja volitatud üksuse vahel, mida volitatud üksus võtab oma laenuvõtjatelt.

Sihtotstarbeliste investeerimisvahenditega seoses kajastub riskijagamismudel sellise riskitasu asjakohases jagamises liidu ja muude investorite vahel, mida sihtotstarbeline investeerimisvahend võtab oma laenuvõtjatelt.

▼B

Olenemata valitud riskijagamismudelist võtab volitatud üksus alati osa kindlaksmääratud riskist ja kannab alati täielikult jääkriski.

Liidu eelarvega kaetud risk ei ole suurem kui 50 % sihtvõlaportfelli riskist võlainstrumendi raames. Riski 50 % ülempiiri kohaldatakse sihtotstarbeliste investeerimisvahendite kavandatud suuruse suhtes.

7. *Taotlus- ja heakskiitmismenetlus*

Taotlused esitatakse vastavalt kas volitatud üksusele või sihtotstarbelisele investeerimisvahendile kooskõlas nende taotluste esitamise standardkorrale. Volitatud üksused ja sihtotstarbelised investeerimisvahendid kiidavad projektid heaks kooskõlas nende sisemenetlustega.

8. *Võlainstrumendi kehtivus*

Komisjon võtab kohustused seoses võlainstrumendile antava liidu toetuse viimase osaga kõige hiljemalt 31. detsembril 2020. Volitatud üksused või sihtotstarbelised investeerimisvahendid kiidavad laenuvahenditega rahastamise lõplikult heaks hiljemalt 31. detsembriks 2022.

9. *Kehtivuse kaotamine*

Võlainstrumendile eraldatud liidu toetus makstakse asjakohasele usalduskontole tagasi, kui laenuvahenditega rahastamine kaotab kehtivuse või kui laenuvahendid lunastatakse. Usalduskontol säilitatakse piisavad vahendid, et katta võlainstrumendiga seotud tasud või riskid kuni selle kehtivuse kaotamiseni.

10. *Aruandlus*

Komisjon ja volitatud üksus lepivad kooskõlas määrusega (EL, Euratom) nr 966/2012 lepingus kokku võlainstrumendi rakendamise kohta aruannete esitamise meetodid.

Ühtlasi esitab komisjon volitatud üksuste toetusel Euroopa Parlamendile ja nõukogule igal aastal kuni 2023. aastani aruande, milles käsitletakse rakendamist, valitsevaid turutingimusi instrumendi kasutamiseks, ajakohastatud ja kavandatud projekte, sealhulgas teabe menetluse eri etappides olevate projektide kohta, kooskõlas määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 artikli 140 lõikega 8, järgides samas konfidentsiaalsus- ja tundlikku turuteavet käsitlevaid nõudeid.

11. *Järelevalve, kontroll ja hindamine*

Komisjon teostab võlainstrumendi rakendamise üle järelevalvet, kaasa arvatud kohapealsete kontrollide kaudu, kui see on asjakohane, ning teostab kontrolli vastavalt määrusele (EL, Euratom) nr 966/2012.

12. *Toetavad meetmed*

Võlainstrumendi rakendamist võib toetada mitme kaasneva meetmega. Need võivad muude meetmete hulgas olla tehniline ja finantsabi, kapitali pakkujate teadlikkuse tõstmise meetmed ning erainvestorite huvi äratamise skeemid.

Euroopa Investeerimispank annab Euroopa Komisjoni või asjaomase liikmesriigi taotluse korral tehnilist abi, sealhulgas finantskorraldusega seoses, ühishuviprojektidele, sealhulgas sellistele, millega rakendatakse lisa I osas loetletud põhivõrgukoridore. Tehniline abi hõlmab samuti riigiasutuste toetamist, et arendada välja asjakohane institutsiooniline suutlikkus.

▼B

II. **Omakapitaliinstrument**

1. *Üldsätted*

Omakapitaliinstrumendi eesmärk on aidata korvata Euroopa kapitaliturgudest tulenevad puudujäägid, pakkudes omakapitali- ja kvaasiomakapitali investeeringuid.

Liidu toetuse maksimumsummad on järgmised:

— 33 % sihtaktsiafondi suurusest või

— liidu kaasinvesteeringud projektis ei ole suuremad kui 30 % ettevõtte koguomakapitalist.

Projekti arendajad võivad samuti taotleda laenuvahenditega rahastamist võlainstrumendi alusel.

2. *Finantsparameetrid ja -võimendus*

Investeerimisparameetrid määratakse nii, et suudetakse saavutada konkreetsed poliitikaeesmärgid, sealhulgas suunatus konkreetsetele taristuprojektide kategooriatele, ent samal ajal säilitatakse selle instrumendi turule orienteeritud olemus.

Omakapitaliinstrumendi oodatav finantsvõimendus – määratletud kui kogurahastamine (st liidu toetus koos muudelt investoritelt saadud koguvahenditega) jagatuna liidu toetusega – jääb eelduste kohaselt keskmiselt 5 ja 10 vahele, olenevalt turu eripäradest.

3. *Kombineerimine muude rahastamisallikatega*

Vastavalt määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 ja asjakohase õigusliku aluse eeskirjadele võib omakapitaliinstrumendi raames antud rahastamist kombineerida muude eraldatud eelarvetoetustega, mis on järgmised:

a) Euroopa ühendamise rahastu muud osad;

b) muud vahendid, programmid ja eelarveread liidu eelarves ning

c) liikmesriigid, sealhulgas piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused, kes soovivad eraldada oma vahendeid või ühtekuuluvuspoliitika vahenditest saadaolevaid vahendeid ilma instrumendi olemust muutmata.

4. *Rakendamine*

Volitatud üksused

Volitatud üksused valitakse kooskõlas määrusega (EL, Euratom) nr 966/2012.

Eelarve kaudse täitmise raames võib volitatud üksustele anda rakendamiseks otsesed volitused. Kui instrumente rakendatakse otseste volituste alusel (st eelarve kaudse täitmise raames), haldavad volitatud üksused omakapitaliinstrumendile antavat liidu toetust.

Lisaks võib ette näha sihtotstarbeliste investeerimisvahendite loomise, eesmärgiga koondada kokku mitme investori toetused. Liidu toetus võib olla allutatud muude investorite toetusele.

▼B

Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib volitatud üksus selleks, et saavutada konkreetsed poliitikaeesmärgid, anda liidu toetust konkreetsele projektile kaasinvesteeringuna.

Kavandamine ja rakendamine

Kavandamisel lähtutakse määruses (EL, Euratom) nr 966/2012 sätestatud rahastamisvahendeid käsitlevatest üldistest sätetest.

Omakapitaliinstrumendi rakendamise üksikasjalikud tingimused, sealhulgas selle järelevalve ja kontroll, sätestatakse komisjoni ja vastava volitatud üksuse vahelises lepingus, võttes arvesse käesoleva lisa ja määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 sätteid.

Usalduskonto

Volitatud üksus avab usalduskonto, millel hoitakse liidu toetust ja sellelt teenitud tulu.

5. *Liidu toetuse kasutamine*

Liidu toetust kasutatakse selleks, et:

a) hankida investeeringuid omakapitali;

b) katta kokkulepitud tasud ja kulud, mis on seotud omakapitaliinstrumendi loomise ja haldamisega, sealhulgas selle hindamisega, ja mis on kindlaks määratud kooskõlas määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 ja turutavaga, ning

c) otseselt seotud programmi toetavate meetmete jaoks.

6. *Hinnakujundus, riskide ja tulude jagamine*

Omakapitaliinvesteeringutest saadav tasu hõlmab tavapäraseid tulukomponente, mida saavad omakapitaliinvestorid, ning see sõltub aluseks olevate investeeringute tulemuslikkusest.

7. *Taotlus- ja heakskiitmismenetlus*

Taotlused esitatakse vastavalt kas volitatud üksusele või sihtotstarbelisele investeerimisvahendile kooskõlas nende taotluste esitamise standardkorrale. Volitatud üksused ja sihtotstarbelised investeerimisvahendid kiidavad projektid heaks kooskõlas nende sisemenetlustega.

8. *Omakapitaliinstrumendi kehtivus*

Komisjon võtab kohustused seoses omakapitaliinstrumendile antava liidu toetuse viimase osaga kõige hiljemalt 31. detsembril 2020. Volitatud üksused või sihtotstarbelised investeerimisvahendid kiidavad omakapitaliinvesteeringud lõplikult heaks hiljemalt 31. detsembriks 2022.

9. *Kehtivuse kaotamine*

Omakapitaliinstrumendile eraldatud liidu toetus makstakse asjakohasele usalduskontole tagasi, kui investeeringutest väljutakse või kui nende tähtaeg jõuab muidu kätte. Usalduskontol säilitatakse piisavad vahendid, et katta omakapitaliinstrumendiga seotud tasud või riskid kuni selle kehtivuse kaotamiseni.

10. *Aruandlus*

Komisjon ja volitatud üksus lepivad kooskõlas määrusega (EL, Euratom) nr 966/2012 lepingus kokku omakapitaliinstrumendi rakendamise kohta aruannete esitamise meetodid.

▼B

Ühtlasi esitab komisjon volitatud üksuste toetusel Euroopa Parlamendile ja nõukogule igal aastal kuni 2023. aastani rakendamist käsitleva aruande kooskõlas määruse (EL, Euratom) nr 966/2012 artikli 140 lõikega 8.

11. *Järelevalve, kontroll ja hindamine*

Komisjon teostab omakapitaliinstrumendi rakendamise üle järelevalvet, kaasa arvatud kohapealsete kontrollide kaudu, kui see on asjakohane, ning teostab kontrolli vastavalt määrusele (EL, Euratom) nr 966/2012.

12. *Toetavad meetmed*

Omakapitaliinstrumendi rakendamist võib toetada mitme kaasneva meetmega. Need võivad muude meetmete hulgas olla tehniline ja finantsabi, kapitali pakkujate teadlikkuse tõstmise meetmed ning erainvestorite huvi äratamise skeemid.

IV OSA

SOOVITUSLIKUD PROTSENDIMÄÄRAD KONKREETSETE TRANSPORDIEESMÄRKIDE JAOKS

Artikli 5 lõike 1 punktis a osutatud eelarvevahendid, välja arvatud programmi rakendamist toetavatele meetmetele eraldatud vahendid eraldatakse artikli 4 lõike 2 punktis a määratletud konkreetsetele transpordieesmärkidele järgmiselt:

a) kitsaskohtade kõrvaldamine, raudtee koostalitlusvõime tõhustamine, puuduvate ühenduste rajamine ja eelkõige piiriüleste lõikude parendamine – 80 %;

b) säästvate ja tõhusate transpordisüsteemide tagamine pikas perspektiivis, eesmärgiga valmistuda tulevasteks eeldatavateks transpordivoogudeks ja võimaldada kõigi transpordiliikide CO_2-heite vähendamist uuenduslikele vähese CO_2-heitega ja energiatõhusatele transporditehnoloogiatele ülemineku kaudu, optimeerides samal ajal ohutust –5 %;

c) transpordiliikide integreerimise ja ühendamise optimeerimine ning transporditeenuste koostalitlusvõime suurendamine, tagades samas juurdepääsu transporditaristutele ning võttes arvesse SESARi süsteemi, RISi, VTMISi ja maanteesektori ITSi pardal asuvate komponentide suhtes kehtestatud ülemäära, millele on osutatud artikli 10 lõike 2 punkti b alapunktis vi–15 %.

Ühtekuuluvusfondist ümber paigutatavat 11 305 500 000 euro suurune summa kulutatakse täielikult põhivõrgu rakendamise projektidele või projektidele ja horisontaalsetele prioriteetidele, mis on kindlaks määratud käesoleva lisa I osas.

V OSA

ÜLDISTE SUUNISTE LOETELU, MIDA VÕETAKSE ARVESSE RAHALISE ABI ANDMISE KRITEERIUMIDE KEHTESTAMISEL

Kooskõlas artikli 17 lõikega 5 rahalise abi andmise kriteeriumide kehtestamisel võetakse arvesse vähemalt järgmisi üldiseid suuniseid:

a) meetme küpsus projekti väljatöötamisel;

b) kavandatava rakenduskava usaldusväärsus;

c) asjakohasel juhul liidu toetuse stimuleeriv mõju avaliku ja erasektori investeeringutele;

▼B

d) vajadus saada üle finantstakistustest, näiteks turupoolse rahastamise puudumisest;

e) vajaduse korral majanduslik, sotsiaalne, kliima- ja keskkonnamõju ning juurdepääsetavus;

f) piiriülene mõõde, kui see on asjakohane.

▼M1

VI OSA

TRANSPORDI RAHASTAMISE PRIORITEEDID MITME- JA IGA-AASTASTE TÖÖPROGRAMMIDE RAAMES

1. **Rahastamisprioriteedid mitmeaastaste tööprogrammide raames**

1.1. Rahastamisprioriteedid, mille eesmärk on rajada puuduvad ühendused, kõrvaldada kitsaskohad, parandada raudtee koostalitlusvõimet ja eelkõige piiriüleseid lõike:

i) põhivõrgu koridorides eelnevalt kindlaks määratud projektid (raudteed, siseveeteed, maanteed, mere- ja siseveesadamad);

ii) põhivõrgu muudes lõikudes eelnevalt kindlaks määratud projektid (raudteed, siseveeteed, maanteed, mere- ja siseveesadamad);

iii) raudtee koostalitlusvõime;

iv) ERTMSi rakendamine.

1.2. Rahastamisprioriteedid, mille eesmärk on tagada jätkusuutlik ja tõhus transpordisüsteem pikas perspektiivis, et teha ettevalmistusi seoses tulevaste transpordivoogudega, samuti selleks, et võimaldada kõigi transpordiliikide CO_2-heite vähendamist tänu innovaatilisele vähese CO_2-heitega tehnoloogiale, optimeerides samas ohutust:

i) uute tehnoloogiliste lahenduste ja uuenduste kasutuselevõtt kõikide transpordiliikide puhul, keskendudes CO_2-heidet vähendavatele, ohutust suurendavatele uuenduslikele tehnoloogilistele lahendustele, et edendada võrgu säästvust, toimimist, juhtimist, ligipääsetavust, mitmeliigilisust ja tõhusust;

ii) ohutu ja turvaline taristu, sealhulgas ohutud ja turvalised parkimiskohad maantee põhivõrgus.

1.3. Rahastamisprioriteedid, mille eesmärk on transpordiliikide parem integreerimine ja omavaheline ühendamine, transporditeenuste koostalitlusvõime suurendamine, tagades juurdepääsu transporditaristule:

i) ühtne Euroopa taevas – SESAR;

ii) jõeteabeteenused;

iii) maantee arukad transporditeenused;

iv) laevaliikluse seire- ja teabesüsteemid;

v) meremagistraalid;

▼M1

vi) meetmed, mis keskenduvad transporditaristu põhivõrgu transpordisõlmedele, sealhulgas linnade transpordisõlmedele;

vii) ühendused mitmeliigiliste logistikaplatvormidega ja nende arendamine.

1.4. Programmi rakendamist toetavad meetmed

2. **Rahastamisprioriteedid mitmeaastaste tööprogrammide raames**

2.1. Rahastamisprioriteedid, mille eesmärk on kõrvaldada kitsaskohad, parandada raudtee koostalitlusvõimet ning rajada puuduvad ühendused, keskendudes eelkõige piiriüleste lõikude parandamisele:

i) raudtee-, siseveeteede ja teede põhivõrgu projektid, sealhulgas ühendused sisevee- ja meresadamate ja lennuväljadega ning sadamate arendamine;

ii) üldise võrgu projektid (raudteed, siseveeteed, maanteed, mere- ja siseveesadamad);

iii) projektid, mille eesmärk on ühendada üleeuroopaline transpordivõrk naaberriikide võrguga, eelkõige piiriülestes lõikudes (raudteed, siseveeteed, maanteed, mere- ja siseveesadamad).

2.2. Rahastamisprioriteedid, mille eesmärk on tagada jätkusuutlik ja tõhus transpordisüsteem pikas perspektiivis, et teha ettevalmistusi seoses tulevaste transpordivoogudega, samuti selleks, et võimaldada kõigi transpordiliikide CO_2-heite vähendamist tänu innovaatilisele vähese CO_2-heitega tehnoloogiale, optimeerides samas ohutust:

i) muude kui mitmeaastase tööprogrammiga hõlmatud uute tehnoloogiliste lahenduste ja innovaatiliste lahenduste kasutuselevõtt;

ii) kaubaveoteenused;

iii) meetmed, millega vähendatakse raudtee-kaubaveoga kaasnevat müra, sh moderniseerides olemasolevat veeremit.

2.3. Rahastamisprioriteedid, mille eesmärk on transpordiliikide parem integreerimine ja omavaheline ühendamine ning transporditeenuste koostalitlusvõime suurendamine, tagades juurdepääsu transporditaristule:

i) muud kui mitmeaastase tööprogrammiga hõlmatud telemaatiliste seadmete süsteemid;

ii) meetmed, mille eesmärk on tagada puudega inimestele parem juurdepääs transporditaristule;

iii) meetmed, mis keskenduvad transporditaristu põhivõrgu transpordisõlmedele, sealhulgas linnade transpordisõlmedele;

iv) ühendused mitmeliigiliste logistikaplatvormidega ja nende arendamine.

2.4. Euroopa Ühendamise Rahastu rahastamisvahendid

i) Euroopa Ühendamise Rahastu määruse lisa III osas ja artiklis 14 määratletud rahastamisvahendite toetamine.

ii) Programmide rakendamist toetavad meetmed innovatiivsete finantsinstrumentide valdkonnas.

▼B

II LISA

„*LISA*

ESIALGSETE KAUBAVEOKORIDORIDE LOETELU

	Liikmesriigid	Põhiliinid ([1])	Kaubaveokoridoride rajamine:
„Rein – Alpid”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milan- Genova	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Põhjameri – Vahemeri”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinbourgh (*)/ Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/ Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Skandinaavia – Vahemeri”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Hiljemalt 10. novembriks 2015
„Atlandi ookean”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux-Pariis/ Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Läänemeri - Aadria meri”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Veneetsia/ Trieste/ /Bologna/ Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Hiljemalt 10. novembriks 2015
„Vahemere piirkonna riigid”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Veneetsia-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Ungari-Ukraina piir)	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Ida/Vahemere idaosa”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-ConstanțaBucureşti Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Viin/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgaaria-Türgi piir)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Hiljemalt 10. novembriks 2013

▼B

	Liikmesriigid	Põhiliinid ([1])	Kaubaveokoridoride rajamine:
„Põhjameri – Läänemeri” (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpen-Aachen/Berliin-Varssavi-Terespol (Poola-Valgevene piir)/Kaunas-Riia (*)-Tallinn (*)	Hiljemalt 10. novembriks 2015
„Rein-Doonau” (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels- Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-ConstanţaBucureşti Čierna ja Tisou (Slovakkia-Ukraina piir)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Hiljemalt 10. novembriks 2020

([1]) „/” tähistab alternatiivseid liine. Kooskõlas TEN-T suunistega tuleks Atlandi ookeani ja Vahemere koridore tulevikus täiendada kaubaraudtee teljega Sines/Algeciras-Madrid-Pariis, mis ületab peatunneli kaudu Kesk-Püreneed.

(+) Ristiga märgitud teed + lisatakse vastavatesse koridoridesse hiljemalt kolm aastat pärast käesolevas tabelis sätestatud rajamise kuupäeva. Artikli 8 ja artikli 13 lõike 1 kohaselt määratletud olemasolevaid struktuure kohandatakse vastavates koridorides täiendavate liikmesriikide ja infrastruktuuri-ettevõtjate osalusel. Need kaasamised põhinevad turu-uuringutel ja neis võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte määruse artikli 14 lõikega 3.

(*) Tärniga märgitud teed * lisatakse vastavatesse koridoridesse hiljemalt viis aastat pärast käesolevas tabelis sätestatud rajamise kuupäeva. Artikli 8 ja artikli 13 lõike 1 kohaselt määratletud olemasolevaid struktuure kohandatakse vastavates koridorides täiendavate liikmesriikide ja infrastruktuuri-ettevõtjate osalusel. Need kaasamised põhinevad turu-uuringutel ja neis võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte kooskõlas artikli 14 lõikega 3.

(°) Kuni Rail Baltica liini realiseerimiseni nominaalse rööpmelaiusega 1435 mm, võetakse selle koridori rajamisel ja opereerimisel arvesse erineva rööpmelaiusega süsteemide eripära.

(‡) Selle koridori loomine põhineb turu-uuringutel ja selles võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte kooskõlas artikli 14 lõikega 3. Lõik Čierna ja Tisou (Slovakkia-Ukraina piir)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg rajatakse hiljemalt 10. novembriks 2013.”