Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B VERORDENING (EU) Nr. 1316/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 11 december 2013

tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 275/2014 van de Commissie van 7 januari 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

VERORDENING (EU) Nr. 1316/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 11 december 2013

tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 172,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([3]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Om in overeenstemming met de doelstellingen van de Europa 2020-strategie slimme, duurzame en inclusieve groei te creëren en het scheppen van werkgelegenheid te stimuleren, heeft de Unie een moderne, hoogwaardige infrastructuur nodig die zorgt voor onderlinge verbindingen en integratie van de Unie en al haar regio's in de vervoers-, telecommunicatie- en energiesector. Deze verbindingen moeten bijdragen tot de verbetering van het vrij verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten. De trans-Europese netwerken moeten grensoverschrijdende verbindingen bevorderen, een grotere economische, maatschappelijke en territoriale samenhang in de hand werken, en bijdragen tot een meer concurrerende sociale markteconomie en tot de bestrijding van de klimaatverandering.

(2) De bij deze verordening ingestelde financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (Connecting Europe Facility - CEF) heeft tot doel de investeringen in trans-Europese netwerken te versnellen en zoveel mogelijk financiering vanuit zowel de publieke als de particuliere sector te benutten, waarbij tegelijkertijd de rechtszekerheid wordt vergroot en het beginsel van technologische neutraliteit in acht wordt genomen. De CEF moet het mogelijk maken dat synergieën tussen de vervoer-, telecommunicatie- en energiesector zoveel mogelijk worden benut, waardoor de efficiëntie van het optreden van de Unie wordt vergroot en de uitvoeringskosten kunnen worden geoptimaliseerd.

([1]) PB C 143 van 22.5.2012, blz. 116.
([2]) PB C 277 van 13.9.2012, blz. 125.
([3]) Standpunt van het Europees Parlement van 19 november 2013 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad)

▼B

(3) Volgens de Commissie bedragen de geraamde investeringsbehoeften voor de trans-Europese netwerken in de vervoer-, telecommunicatie- en energiesector tot en met 2 020 970 000 miljoen EUR.

(4) Deze verordening stelt de financiële middelen voor de tenuitvoerlegging van de CEF over de periode 2014-2020 vast op een bedrag van 33 242 259 000 EUR in lopende prijzen, hetgeen voor het Europees Parlement en de Raad gedurende de jaarlijkse begrotingsprocedure het voornaamste referentiebedrag is in de zin van punt 17 van het Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie van 2 december 2013 betreffende de begrotingsdiscipline, samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer ([1]).

(5) Om de aan de CEF toegewezen begrotingsmiddelen zo optimaal mogelijk te benutten, moet de Commissie na de tussentijdse evaluatie halverwege de looptijd van de CEF de mogelijkheid hebben om kredietoverschrijvingen voor te stellen tussen de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren. Een dergelijk voorstel dient onder de jaarlijkse begrotingsprocedure te vallen.

(6) Het bedrag van 11 305 500 000 EUR in lopende prijzen dat wordt overgedragen vanuit het krachtens Verordening (EU) nr. 1301/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([2]) ingestelde Cohesiefonds dient enkel met ingang van 1 januari 2017 gebruikt te worden voor het vastleggen van begrotingsmiddelen voor financiële instrumenten op grond van deze verordening.

(7) De totstandbrenging van efficiënte netwerken van vervoers- en energie-infrastructuur is een van de twaalf kernacties die de Commissie heeft vastgesteld in haar mededeling van 13 april 2011 met als titel "Akte voor de interne markt - Twaalf hefbomen voor het stimuleren van de groei en het versterken van het vertrouwen "Samen werk maken van een nieuwe groei".

(8) De Commissie heeft zich ertoe verbonden klimaatverandering als een van de kernthema's in de uitgavenprogramma's van de Unie op te nemen en minstens 20 % van de begroting van de Unie te gebruiken voor de verwezenlijking van klimaatdoelstellingen. Het is belangrijk dat de bestrijding van en aanpassing aan klimaatverandering, alsook risicopreventie en -beheer, worden gestimuleerd bij het voorbereiden, ontwerpen en uitvoeren van projecten van gemeenschappelijk belang. Infrastructuurinvesteringen die onder deze verordening vallen, moeten helpen de overgang naar een koolstofarme en klimaat- en rampenbestendige economie en maatschappij bevorderen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van gebieden met natuurlijke en demografische nadelen, en in het bijzonder de ultraperifere en insulaire regio's. De CEF moet vooral in de vervoers- en energiesector een bijdrage leveren tot de middellange- en langetermijndoelstellingen van de Unie inzake het koolstof vrij maken van de sector.

([1]) PB C 420 van 20.12.2013, blz. 1.
([2]) Verordening (EU) nr. 1301/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 inzake het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1084/2006 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 289).

▼B

(9) In zijn resolutie van 8 juni 2011 "Investeren in de toekomst: een nieuw meerjarig financieel kader (MFK) voor een concurrerend, duurzaam en integratiegericht Europa" ([1]) heeft het Europees Parlement benadrukt dat het belangrijk is de digitale agenda van de Unie snel uit te voeren en de inspanningen voort te zetten om tegen 2020 hogesnelheidsinternet ter beschikking te stellen van alle burgers van de Unie, ook in minder ontwikkelde gebieden. Het Europees Parlement benadrukte dat investeringen in een doeltreffende vervoersinfrastructuur een sleutelrol spelen om het concurrentievermogen van Europa te beschermen en de weg te bereiden voor langdurige economische groei, zodra de crisis voorbij is, en dat het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) van vitaal belang is om de goede werking van de interne markt te garanderen en grote toegevoegde waarde voor de Unie te creëren. Het Europees Parlement verklaarde er ook van overtuigd te zijn dat het TEN-T een kernprioriteit van het meerjarig financieel kader moet zijn en dat een verhoging van de TEN-T-fondsen in het meerjarig financieel kader noodzakelijk was. Bovendien benadrukte het Europees Parlement dat het effect van de financiering van de Unie zo groot mogelijk moet zijn, dat de mogelijkheden van de Cohesie- en van de Europese Structuur- en Investeringsfondsen en de financiële instrumenten om belangrijke nationale en grensoverschrijdende prioritaire Europese projecten voor energie-infrastructuur te financieren, moeten worden gemaximaliseerd, en dat er behoefte is aan een aanzienlijke bijdrage uit de begroting van de Unie voor financiële instrumenten op dit gebied.

(10) Synergieën tussen de financiële instrumenten van de CEF en andere fondsen van de Unie dienen te worden aangemoedigd met het oog op het financieren van infrastructuur in grensoverschrijdende regio's als onderdeel van de ontwikkeling van de netwerken als een geheel.

(11) De Commissie heeft op 28 maart 2011 het witboek met de titel "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (het "witboek") vastgesteld. Het doel van dit witboek is de broeikasgasemissies van de vervoerssector met minstens 60 % te doen dalen tegen 2050, in vergelijking met 1990. Wat infrastructuur betreft, streeft het witboek ernaar tegen 2030 in de hele Unie een volledig functioneel en gebiedsdekkend multimodaal TEN-T-kernnetwerk tot stand te brengen. Interoperabiliteit kan worden vergroot met behulp van innovatieve oplossingen die de compatibiliteit tussen de betrokken systemen verbeteren. Het witboek heeft ook tot doel de prestaties van multimodale logistieke ketens te verbeteren, onder meer door een groter gebruik van energie-efficiëntere vervoerswijzen. Daarom zijn in het witboek de volgende relevante doelstellingen voor het TEN-T-beleid vastgesteld: tegen 2030 moet 30 % van het vrachtvervoer over de weg uitgevoerd over een afstand van meer dan 300 km verschuiven naar andere vervoerswijzen, en tegen 2050 meer dan 50 %; de lengte van het bestaande hogesnelheidsspoornet moet verdrievoudigen tegen 2030 en tegen 2050 moet het grootste gedeelte van het passagiersvervoer over middellange afstanden over het spoor plaatsvinden; tegen 2050 moeten alle luchthavens uit het kernnetwerk verbonden zijn met het spoornetwerk, en alle zeehavens met het netwerk voor spoorgoederenvervoer en, voor zover mogelijk, met de binnenwateren.

([1]) PB C 380 E van 11.12.2012, blz. 89.

▼B

(12) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie van 6 juli 2010 inzake een duurzame toekomst voor het vervoer ([1]), benadrukt dat een efficiënt vervoersbeleid een financieel kader vergt dat is aangepast aan de uitdagingen en dat de huidige middelen voor vervoer en mobiliteit derhalve moeten worden verhoogd; het Europees Parlement overwoog voorts dat er een noodzaak was om een faciliteit op te richten voor het coördineren en optimaliseren van het gebruik van verschillende bronnen van vervoersfinanciering en van alle op Unieniveau beschikbare financiële middelen en mechanismen.

(13) In zijn conclusies van 11 juni 2009 betreffende de evaluatie van het TEN-T-beleid heeft de Raad nogmaals bevestigd dat blijvende investeringen moeten worden gedaan in de vervoersinfrastructuur om de goede ontwikkeling van de TEN-T in alle vervoerswijzen te garanderen, als basis voor de interne markt en concurrentiekracht en voor de economische, sociale en territoriale samenhang van de Unie en haar banden met naburige landen, waarbij de nadruk moet liggen op de meerwaarde voor Europa dat dit kan voortbrengen. De Raad benadrukte ook dat de Unie de nodige financiële middelen moet vrijmaken om investeringen in TEN-T-projecten te stimuleren en, met name, dat de financiële steun uit de TEN-T-begroting moet worden besteed aan de prioritaire projecten met relevante grensoverschrijdende delen, die ook na 2013 verder ten uitvoer zullen worden gelegd binnen de institutionele beperkingen van het financieel programmeringskader. De Raad was van mening dat in deze context publiekprivate partnerschappen verder moeten worden ontwikkeld en ondersteund, voor zover van toepassing.

(14) Op basis van de doelstellingen die in het witboek zijn vastgelegd, wordt in de TEN-T-richtsnoeren, zoals vastgesteld in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([2]), de infrastructuur van het TEN-T geïdentificeerd, en worden daarin voorts de eisen gespecificeerd waaraan deze infrastructuur moet voldoen en maatregelen vastgesteld voor de tenuitvoerlegging ervan. Die richtsnoeren voorzien met name in de voltooiing van het kernnetwerk tegen 2030 door middel van de aanleg van nieuwe infrastructuur alsmede een ingrijpende opwaardering en rehabilitatie van bestaande infrastructuur.

(15) Op basis van een analyse van de plannen van de lidstaten op het gebied van vervoersinfrastructuur raamt de Commissie dat de investeringsbehoefte in het vervoer 500 000 miljoen EUR bedraagt voor het volledige TEN-T-netwerk in de periode 2014-2020, waarvan naar schatting 250 000 miljoen EUR nodig is voor investeringen in het kernnetwerk.

(16) Het in Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad ([3]) vastgelegde geografisch tracé van spoorgoederencorridors en de in deel I van bijlage I bij deze verordening opgenomen kernnetwerkcorridors moeten, waar passend en met inachtneming van de doelstellingen van de respectieve instrumenten, op elkaar worden afgestemd teneinde de administratieve

([1]) PB C 351 E van 2.12. 2011, blz. 13.

([2]) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad).

([3]) Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22).

▼B

lasten te beperken en de ontwikkeling en het gebruik van de spoorweginfrastructuur te stroomlijnen. Op de spoorgoederencorridors dienen enkel de bepalingen van Verordening (EU) nr. 913/2010 van toepassing te zijn, ook wat betreft wijzigingen met betrekking tot hun afstemming.

(17) Binnen het kader van de TEN-T-beleidsevaluatie die in februari 2009 op gang is gebracht, is een gerichte deskundigengroep opgericht om de Commissie te ondersteunen en om de financieringsstrategie en -vooruitzichten voor het TEN-T te onderzoeken. Deze deskundigengroep nr. 5 maakte gebruik van de ervaring van externe deskundigen op diverse domeinen: infrastructuurbeheerders, infrastructuurplanners, nationale, regionale en lokale vertegenwoordigers, milieudeskundigen, academici en vertegenwoordigers van de particuliere sector. Het eindverslag van deskundigengroep nr. 5 ([1]), dat in juli 2010 is vastgesteld, bevat veertig aanbevelingen, waarvan sommige in aanmerking zijn genomen in deze verordening. Dat verslag bevat onder meer de aanbeveling dat de Commissie moet zorgen voor een standaardkader voor het combineren van subsidies van de Unie en TEN-T publiek-private partnerschappen ("PPP's"), waaronder zowel fondsen uit hoofde van het cohesiebeleid als de TEN-T begroting onder vallen.

(18) Uit de ervaring met het MFK (2007-2013) is gebleken dat sommige lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds grote problemen ondervinden bij de tijdige uitvoering van complexe grensoverschrijdende projecten voor vervoersinfrastructuur met een hoge Europese meerwaarde waarbij een efficiënt gebruik van middelen van de Unie mogelijk is. Om de voltooiing van vervoersprojecten, met name grensoverschrijdende projecten met een hoge Europese meerwaarde, te verbeteren, moet een deel van de kredieten uit het Cohesiefonds (11 305 500 000 EUR) worden overgedragen om in het kader van de CEF vervoersprojecten te financieren die deel uitmaken van het kernnetwerk of betrekking hebben op de horizontale prioriteiten in de lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds. In een eerste fase dienen bij de selectie van projecten die voor financiering in aanmerking komen, de nationale toewijzingen in het kader van het Cohesiefonds in acht te worden genomen. De Commissie dient de lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds te ondersteunen in hun inspanningen om een geschikte reeks projecten te plannen, in het bijzonder door de institutionele capaciteit van de desbetreffende overheden te versterken en door aanvullende oproepen tot het indienen van voorstellen te organiseren, met de garantie dat de projectselectie op transparante wijze verloopt.

(19) Het uit het Cohesiefonds over te dragen bedrag van 11 305 500 000 EUR, hetwelke uitsluitend mag worden gebruikt in lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds, mag niet worden gebruikt voor de financiering van acties met synergieën tussen de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren die bijdragen tot projecten van gemeenschappelijk belang die het resultaat zijn van een multisectorale oproep tot het indienen van voorstellen.

(20) Institutionele en bestuurlijke capaciteiten zijn essentiële voorwaarden voor een doeltreffende verwezenlijking van de doelstellingen van de CEF. De Commissie moet, voor zover mogelijk, passende ondersteunende middelen aanbieden om het opzetten en de uitvoering van projecten in de desbetreffende lidstaten mogelijk te maken.

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

▼B

(21) In haar mededeling van 17 november 2010 met als titel "Prioriteiten voor energie-infrastructuurprojecten voor 2020 en verder - Een blauwdruk voor een Europees geïntegreerd energienetwerk", heeft de Commissie de prioritaire corridors vastgesteld die nodig zijn om de EU in staat te stellen haar ambitieuze energie- en klimaatdoelstellingen voor 2020 te verwezenlijken, met als doel de voltooiing van de interne energiemarkt, voorzieningszekerheid, de integratie van hernieuwbare energiebronnen en de voorbereiding van de netten voor het verder koolstofvrij maken van het energiesysteem na 2020.

(22) Een grote investering is nodig om Europa's energie-infrastructuur te moderniseren en uit te breiden en om netwerken over de grenzen heen met elkaar te verbinden, alsmede om een einde te maken aan de geïsoleerde positie van lidstaten op energiegebied, teneinde energie- en klimaatdoelstellingen van de EU, namelijk concurrentiekracht, duurzaamheid en voorzieningszekerheid, op kosteneffectieve wijze te verwezenlijken. De geraamde investeringsbehoefte in energie-infrastructuur tot 2020 bedraagt, volgens de Commissie, 1 000 000 miljoen EUR, waarvan ongeveer 200 000 miljoen EUR in transmissie- en opslaginfrastructuur voor elektriciteit en gas die van Europees belang wordt geacht. Volgens het aan de Raad gerichte werkdocument van de Commissiediensten met als titel "Investeringsbehoeften en investeringseisen voor de energie-infrastructuur" bestaat het risico dat ongeveer 100 000 miljoen EUR aan investeringen in projecten van Europees belang niet wordt uitgegeven vanwege hinderpalen die te maken hebben met vergunningen, regelgeving en financiering.

(23) De dringende behoefte om de energie-infrastructuur van de toekomst te bouwen en de aanzienlijke toename van de investeringsvolumes in vergelijking met tendensen uit het verleden, vergen een radicale verandering in de manier waarop energie-infrastructuur op Unieniveau wordt ondersteund. In zijn conclusies van 28 februari 2011 heeft de Raad bevestigd dat de energiecorridors prioriteiten voor Europa zijn.

(24) De Europese Raad van 4 februari 2011 heeft de Commissie opgeroepen om, wat de energiesector betreft, de vergunningsprocedures te stroomlijnen en te verbeteren en een regelgevingskader te stimuleren dat aantrekkelijk is voor investeringen. De Europese Raad benadrukte dat het grootste gedeelte van de investeringen zou moeten worden gedaan door de markt, die deze kosten kan terugverdienen via tarieven. De Europese Raad erkende dat publieke financiering nodig is voor projecten die noodzakelijk zijn vanuit het oogpunt van de voorzieningszekerheid of solidariteit, omdat deze geen financiering uit de markt kunnen aantrekken. De Europese Raad benadrukte tevens de noodzaak van een modernisering en uitbreiding van Europa's energie-infrastructuur en van grensoverschrijdende interconnectie van de netwerken teneinde solidariteit tussen de lidstaten mogelijk te maken, alternatieve voorzienings- of doorvoerroutes en energiebronnen te openen, en hernieuwbare energiebronnen te ontwikkelen die concurreren met traditionele energiebronnen. De Europese Raad drong aan op de voltooiing van de interne energiemarkt tegen uiterlijk 2014 om een vrije toevoer van gas en elektriciteit mogelijk te maken, en verklaarde dat geen van de Europese lidstaten uitgesloten zou moeten zijn van de Europese gas- en elektriciteitsnetten na 2015 of zijn energiezekerheid in gevaar gebracht zou mogen zien vanwege het ontbreken van adequate verbindingen. In de eerste twee jaarlijkse werkprogramma's die uit hoofde van

▼B

deze verordening worden vastgesteld, zou bij voorrang moeten worden gekeken naar projecten van gemeenschappelijk belang en gerelateerde acties om isolement op energiegebied te beëindigen en knelpunten op energiegebied te elimineren, teneinde een stap te zetten in de richting van de voltooiing van de interne markt voor energie.

(25) In Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) zijn de prioriteiten inzake trans-Europese energie-infrastructuur vastgesteld, die tegen 2020 ten uitvoer gelegd moeten zijn om de doelstellingen van de Unie inzake energie en klimaat te kunnen verwezenlijken; in deze verordening zijn ook regels vastgesteld om te bepalen welke projecten van gemeenschappelijk belang nodig zijn om deze prioriteiten uit te voeren en zijn maatregelen vastgesteld op het gebied van het verlenen van vergunningen, publieke betrokkenheid en regelgeving om de uitvoering van deze projecten te versnellen en/of vlotter te laten verlopen, inclusief criteria om te bepalen of dergelijke projecten in aanmerking komen voor financiële bijstand van de Unie.

(26) Telecommunicatie-infrastructuren worden in toenemende mate op het internet gebaseerd, waarbij de infrastructuur van breedbandnetwerken als een katalysator werken voor gebruik van digitale diensten over een breed scala aan maatschappelijke activiteiten. Het internet wordt het dominante platform voor communicatie, voor het doen van zaken, voor openbare en particuliere dienstverlening en voor sociale en culturele cohesie. Bovendien dienen cloud computing en Software as a Service zich aan als de nieuwe automatiseringsmodellen. Het is dan ook van essentieel belang voor de economische groei en de interne markt dat alomtegenwoordige snelle internettoegang en innovatieve digitale diensten in heel Europa beschikbaar zijn.

(27) Moderne, snelle internetnetwerken zijn cruciale infrastructuur voor de toekomst met betrekking tot de connectiviteit voor Europese bedrijven, en in het bijzonder kleine en middelgrote ondernemingen ("kmo's") die gebruik willen maken van cloud computing teneinde hun kostenefficiëntie te verbeteren. Teneinde dubbele infrastructuur te vermijden, verdringing van private investeringen te voorkomen en de capaciteitsopbouw te vergroten met het oog op het creëren van nieuwe investeringsmogelijkheden en de bevordering van de uitvoering van kostenbesparende maatregelen, moeten er maatregelen worden genomen ter verbetering van de coördinatie tussen steun van de Unie aan breedband vanuit de CEF en steun aan breedband uit alle andere beschikbare middelen, waaronder via nationale breedbandplannen.

(28) In de Europa 2020-strategie wordt opgeroepen de digitale agenda voor Europa, die een stabiel juridisch kader vaststelt om investeringen in een open en concurrerende hogesnelheids-internetinfrastructuur en aanverwante diensten te stimuleren, uit te voeren. Er moet daarbij naar worden gestreefd dat Europa in 2020 beschikt over de snelste breedband ter wereld, op basis van de allermodernste technologieën.

([1]) Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2013 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur en tot intrekking van Beschikking nr. 1364/2006/EG en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 713/2009, (EG) nr. 714/2009 en (EG) nr. 715/2009 (PB L 115 van 25.4.2013, blz. 39).

▼B

(29) Op 31 mei 2010 concludeerde de Raad dat de Unie de nodige middelen moet investeren in de ontwikkeling van een digitale interne markt, gebaseerd op snel en ultrasnel internet en interoperabele toepassingen; de Raad erkende voorts dat efficiënte en concurrerende investeringen in breedbandnetwerken van de volgende generatie noodzakelijk zijn voor innovatie en consumentenkeuze en de concurrentiekracht van de Unie, en kunnen zorgen voor een betere levenskwaliteit via verbeterde gezondheidszorg, veiliger vervoer, nieuwe mediakansen en eenvoudiger toegang tot goederen, diensten en kennis, met name over de grenzen heen.

(30) De private sector moet een voortrekkersrol spelen bij de invoering en modernisering van breedbandnetwerken, waarbij steun wordt verleend door een regelgevingskader dat concurrentie en investeringen bevordert, lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen waar particuliere investeringen tekortschieten, teneinde de doelstellingen van de Digitale agenda te verwezenlijken. Publieke financiële bijstand voor breedband dient beperkt te blijven tot financiële instrumenten ten behoeve van programma's of initiatieven die zijn gericht op projecten die niet in hun geheel door de private sector kunnen worden gefinancierd, hetgeen moet worden bevestigd op basis van een voorafgaande beoordeling waarin onvolkomenheden van de markt of niet-optimale investeringssituaties worden geïdentificeerd.

(31) Het is daarom van essentieel belang dat overeenkomstig het beginsel van technologische neutraliteit in de gehele Unie de aanleg van snelle en ultrasnelle breedbandnetwerken wordt gestimuleerd en de ontwikkeling en invoering van trans-Europese digitale diensten worden bevorderd. Publieke investeringen door middel van financiële instrumenten in snelle en ultrasnelle breedbandnetwerken mogen niet tot concurrentieverstoring leiden of hindernissen opwerpen om te investeren. Deze investeringen moeten worden aangewend om particuliere investeringen aan te trekken en dienen te worden gebruikt enkel in die gevallen waarin er een gebrek aan commerciële interesse om te investeren is.

(32) Er zijn meerdere tenuitvoerleggingsmethoden nodig die een uiteenlopende financieringsgraad en verschillende financiële instrumenten vergen, teneinde de efficiëntie en het effect van de financiële bijstand van de Unie te vergroten, particuliere investeringen aan te moedigen en tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van individuele projecten.

(33) In een verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese netwerken op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur zullen de criteria worden vastgesteld volgens dewelke projecten van gemeenschappelijk belang financieel kunnen worden ondersteund uit hoofde van deze verordening.

(34) Horizon 2020, het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie ([1]), zal onder meer aandacht besteden aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen (bv. door middel van slim, groen, toegankelijk en geïntegreerd vervoer, veilige, schone en efficiënte energie, en gezondheids- en overheidsdiensten en duurzame ontwikkeling op basis van informatie- en communicatietechnologie); door activiteiten in de volledige keten, van onderzoek tot

([1]) Verordening (EU) nr. 1291/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van Horizon 2020 - Het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie (2014-2020) en tot intrekking van Besluit nr. 1982/2006/EG (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 104).

▼B

marktintroductie, te ondersteunen, kan direct worden gereageerd op de uitdagingen die in de Europa 2020-strategie zijn geïdentificeerd. Horizon 2020 verleent steun in alle fasen van de innovatieketen, met name voor activiteiten die zich dichter bij de markt bevinden, inclusief innovatieve financiële instrumenten. De CEF zal nauwe synergieën met Horizon 2020 ontwikkelen om ervoor te zorgen dat de financiering van de Unie een groter effect heeft en om coherentie te garanderen.

(35) De Commissie heeft in haar mededeling van 20 juli 2010 met als titel "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020" een kader geven voor beleidsmaatregelen ten behoeve van een veilige infrastructuur als een essentieel onderdeel om het aantal verkeersslachtoffers in 2020 met 50 % terug te dringen. De CEF moet er daarom op toezien dat verzoeken voor financiering van de Unie voldoen aan de veiligheidsvoorschriften, aanbevelingen en doelstellingen als opgenomen in het desbetreffende Unierecht inzake verkeersveiligheid. Bij de beoordeling van de prestaties van de CEF dient te worden gekeken naar de vermindering van het aantal slachtoffers op het wegennet van de Unie.

(36) De Unie en de meeste lidstaten zijn partij bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap; de lidstaten die nog geen partij zijn bij dit verdrag, zijn doende met de ratificatie ervan. Het is voor de tenuitvoerlegging van de projecten van belang dat in de specificaties van het project rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor gehandicapten, zoals vermeld in dat verdrag.

(37) Hoewel een belangrijk deel van de investeringen voor de Europa 2020-strategie door de markt en door regelgevende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, kunnen de financieringsuitdagingen ook acties van de overheden en steun van de Unie vergen, in de vorm van subsidies en innovatieve financiële instrumenten.

(38) Om een optimale gebruik van de begroting van de Unie te waarborgen, moeten de subsidies ten goede komen aan projecten die onvoldoende door de private sector worden gefinancierd.

(39) Spoorwegprojecten mogen niet worden uitgesloten van subsidiëring uit hoofde van deze verordening onder aanvoering van de reden dat zij op basis van de heffingen op grond van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]) al inkomsten ontvangen.

(40) Begrotingsmaatregelen zullen in veel lidstaten van de Unie de overheden ertoe aanzetten - of hebben dit reeds gedaan - om hun programma's voor investeringen in infrastructuur opnieuw te beoordelen. In deze context werden publiek-private partnerschappen (PPP's) beschouwd als een effectief middel om infrastructuurprojecten tot stand te brengen die de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen garanderen, zoals de bestrijding van de klimaatverandering, en de bevordering van alternatieve energiebronnen en energie- en grondstoffenefficiëntie, de steun voor duurzaam vervoer en de invoering van breedbandnetwerken, in acht worden genomen. De Commissie heeft zich er in haar

([1]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

▼B

Mededeling van 19 november 2009 met als titel "De mobilisering van particuliere en openbare investeringen voor herstel en structurele verandering op lange termijn:de ontwikkeling van publiek-private partnerschappen" toe verbonden de toegang van PPP's tot financiering te verbeteren door het toepassingsgebied van de bestaande financiële instrumenten te verruimen.

(41) De Commissie benadrukt in haar mededeling van 19 oktober 2010, met als titel "Evaluatie van de EU-begroting", dat de regel voor projecten met een commercieel langetermijnpotentieel zou moeten zijn dat middelen van de Unie worden gebruikt in het kader van een partnerschap met de financiële sector en de banksector, in het bijzonder de Europese Investeringsbank en de publieke financiële instellingen van de lidstaten, maar ook met andere internationale financiële instellingen en de particuliere financiële sector, waaronder op nationaal en regionaal niveau.

(42) Financiële instrumenten moeten, voor acties met een duidelijke Europese meerwaarde die aansluiten bij de doelstellingen van de CEF, worden gebruikt om tegemoet te komen aan specifieke marktbehoeften en mogen particuliere investeerders niet verdringen. Deze instrumenten moeten de hefboomwerking van de begrotingsuitgaven van de Unie verbeteren en een hoger multiplicatoreffect bereiken met betrekking tot het aantrekken van private financiering. Dit is met name relevant in het kader van de moeilijke toegang tot krediet en de druk op de overheidsfinanciën en gezien de noodzaak het economisch herstel van Europa te ondersteunen. Alvorens te besluiten tot het gebruik van financiële instrumenten, dient de Commissie een vooraf uitgevoerde evaluatie van het desbetreffende instrument te verrichten, zoals vereist ingevolge Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

(43) In de Europa 2020-strategie heeft de Commissie zich ertoe verbonden financieringsinstrumenten van de Unie in te zetten als onderdeel van een consequente financieringsstrategie waarin geld van de Unie en nationale publieke en particuliere middelen voor infrastructuur worden gebundeld. De redenering hierachter is dat in veel gevallen suboptimale investeringssituaties en tekortkomingen van de markt efficiënter kunnen worden aangepakt met financiële instrumenten dan met subsidies.

(44) De CEF moet financiële instrumenten voorzien om een wezenlijke deelname in investeringen in infrastructuur door particuliere investeerders en financiële instellingen te bevorderen. Om in voldoende mate voor de private sector aantrekkelijk te zijn, moeten financiële instrumenten worden opgezet en worden uitgevoerd met voldoende aandacht voor vereenvoudiging en vermindering van administratieve lasten, maar moeten zij ook de mogelijkheid bieden om flexibel in te kunnen spelen op geïdentificeerde financieringsbehoeften. Bij het ontwerpen van deze instrumenten wordt een beroep gedaan op de ervaring die is opgedaan bij de tenuitvoerlegging van financiële instrumenten in het MFK (2007-2013), zoals het leninggarantie-instrument voor TEN-T-projecten (LGTT), de financieringsfaciliteit met risicodeling (RSFF), het Europees Fonds 2020 voor energie, klimaatverandering en infrastructuur (het "Fonds Marguerite") en het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties.

([1]) Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 tot vaststelling van de financiële regels van toepassing op de algemene begroting van de Unie en tot intrekking van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad (PB L 298 van 26.10.2012, blz. 1).

▼B

(45) Het potentieel voor innoverende financiële instrumenten, zoals projectobligaties, voor de ondersteuning van de financiering van vervoersinfrastructuur met een Europese meerwaarde dient te worden onderzocht, in aansluiting op de vooraf uitgevoerde evaluaties en andere hiermee verbonden evaluaties, in het bijzonder de onafhankelijke evaluatie van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties in 2015.

(46) Met het oog op de optimale benutting van de voor de CEF uitgetrokken begrotingsmiddelen, dient de Commissie zorg te dragen voor de continuïteit van alle in het kader van Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) ingestelde financiële instrumenten en van het risicodelingsinstrument voor projectobligaties als ingesteld uit hoofde van Besluit nr. 1639/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]) in het kader van de hen opvolgende financiële instrumenten voor schuld en kapitaal uit hoofde van deze verordening, op basis van een vooraf uitgevoerde evaluatie als voorzien bij Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

(47) Bij de selectie van de meest effectieve vorm van financiële bijstand, moet voldoende rekening gehouden worden met de sector- en projectspecifieke kenmerken van in aanmerking komende projecten. Opdat de begrotingsmiddelen van de Unie op de efficiëntst mogelijke wijze worden besteed en aldus het multiplier-effect van haar financiële bijstand wordt versterkt, dient de Commissie er in de energiesector in de mate van het mogelijke, en onder voorbehoud van acceptatie door de markt, naar te streven deze bijstand in voorkomend geval bij voorrang te verstrekken in de vorm van financiële instrumenten, met inachtneming van het maximumbedrag voor het gebruik van financiële instrumenten overeenkomstig deze verordening. Promotoren van energieprojecten moeten worden aangemoedigd te onderzoeken of gebruik kan worden gemaakt van financiële instrumenten alvorens zij om subsidiëring van hun werkzaamheden verzoeken. In dit verband dient de Commissie passende ondersteuning te bieden voor een maximale acceptatie van financiële instrumenten.

(48) Projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van elektriciteit, gas en koolstofdioxide dienen in aanmerking te komen voor financiële bijstand van de Unie in de vorm van subsidies of in de vorm van innovatieve financiële instrumenten ten behoeve van studies en, onder bepaalde voorwaarden, van werkzaamheden. Dit zal ervoor zorgen dat op maat gesneden steun kan worden verleend aan projecten van gemeenschappelijk belang die niet levensvatbaar zijn in het kader van het bestaande reguleringskader en de vigerende marktomstandigheden. Op het gebied van energie is het van belang dat iedere vorm van verstoring van de mededinging wordt vermeden tussen met name projecten die bijdragen aan de totstandbrenging van dezelfde prioritaire Uniecorridor. Dergelijke financiële bijstand moet de nodige synergieën zekerstellen met de Europese Structuur- en Investeringsfondsen, waaruit slimme energiedistributienetwerken van lokaal of regionaal belang prioritair zullen worden gefinancierd. Voor investeringen in projecten van gemeenschappelijk belang wordt een drietrapsbenadering gevolgd. In de eerste plaats dient de markt het voortouw te nemen bij investeringen. In de tweede plaats moet er, indien investeringen niet uit de markt zelf

([1]) Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie (PB L 162 van 22.6.2007, blz. 1).

([2]) Besluit nr. 1639/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot vaststelling van een kaderprogramma voor concurrentievermogen en innovatie (2007-2013) (PB L 310 van 9.11.2006, blz. 15).

▼B

voortkomen, worden gekeken naar eventuele regelgevingsoplossingen, waarbij - indien nodig - het desbetreffende regelgevingskader moet worden aangepast en erop moet worden toegezien dat de relevante regelgeving correct wordt toegepast. In de derde plaats kan er, indien de eerste twee stappen niet volstaan om de nodige investeringen in projecten van gemeenschappelijk belang aan te trekken, door de financiële bijstand van de Unie worden verleend indien het project van gemeenschappelijk belang voldoet aan de vigerende geschiktheidsvoorwaarden.

(49) Overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) nr. 347/2013 komen alle projecten van gemeenschappelijk belang die vallen binnen de categorieën van bijlage II, de punten 1, 2 en 4 van die verordening in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie in de vorm van subsidies voor studies en financiële instrumenten. Subsidies voor werkzaamheden kunnen worden verstrekt voor acties die een bijdrage leveren tot projecten van gemeenschappelijk belang die, overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) nr. 347/2013, duidelijk positieve externaliteiten aantonen en blijkens het ondernemingsplan en andere, in het bijzonder door potentiële investeerders, schuldeisers of door nationale regelgevende instanties uitgevoerde evaluaties, commercieel niet levensvatbaar zijn.

(50) Om te zorgen voor sectorale diversificatie van de begunstigden van financiële instrumenten en om geleidelijke geografische diversificatie in de lidstaten aan te moedigen, met bijzondere aandacht voor de lidstaten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds, zal de Commissie, samen met de Europese Investeringsbank, via gezamenlijke initiatieven zoals het Europees centrum voor PPP-deskundigheid (EPEC) en Gezamenlijke ondersteuning van projecten in de Europese regio's (Jaspers), steun verlenen aan de lidstaten bij het ontwikkelen van een passende pijplijn aan projecten die in aanmerking kunnen komen voor projectfinanciering.

(51) De financiële instrumenten op grond van deze verordening, moeten uitdrukking geven aan de regels vastgesteld in titel VIII van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 en in de gedelegeerde Verordening (EU) nr. 1268/2012 van de Commissie ([1]) en moeten overeenstemmen met de op beste praktijken gebaseerde regels op het gebied van financiële instrumenten.

(52) Het kan nodig zijn om, met inachtneming van de voorwaarden voor de financiële instrumenten, aanvullende eisen in de werkprogramma's op te nemen, bijvoorbeeld om concurrerende markten te garanderen met het oog op de ontwikkeling van het beleid van de Unie, technologische ontwikkelingen en andere factoren die relevant kunnen worden.

(53) Een meerjarige programmering ter ondersteuning van de CEF dient gericht te zijn op de ondersteuning van de prioriteiten van de Unie, door te zorgen voor de nodige financiële middelen en voor samenhang, transparantie en continuïteit van het gezamenlijk optreden van de Unie en de lidstaten. Met betrekking tot voorstellen die zijn ingediend na de uitvoering van het eerste meerjarige werkprogramma in de sector vervoer, komen de kosten in aanmerking vanaf 1 januari 2014, teneinde de continuïteit te garanderen van projecten die al onder Verordening (EG) nr. 680/2007.

([1]) Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 1268/2012 van de Commissie van 29 oktober 2012 houdende uitvoeringsvoorschriften voor Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de financiële regels van toepassing op de algemene begroting van de Unie (PB L 362 van 31.12.2012, blz. 1).

▼B

(54) Vanwege de aanzienlijke begroting die nodig is voor de uitvoering van bepaalde infrastructuurprojecten, dient te worden gezorgd voor de mogelijkheid om begrotingstoezeggingen met betrekking tot de financiële bijstand voor bepaalde acties op te splitsen in jaarlijkse afbetalingen.

(55) Gezien de op Unieniveau beschikbare middelen is het nodig de investeringen toe te spitsen op de projecten met de hoogste Europese meerwaarde, wil men het gewenste effect bereiken. De steun moet daarom in de eerste plaats naar het kernnetwerk gaan en naar de projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van verkeersbeheersystemen (in het bijzonder voor de systemen voor luchtverkeersbeheer die voortvloeien uit het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (het SESAR-systeem) en waarvoor ongeveer 3 000 miljoen EUR aan begrotingsmiddelen van de Unie nodig is, alsmede naar het Intelligent Vervoerssysteem (ITS), het Monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (VTMIS), de Rivierinformatiediensten (RIS) en Het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS). In de energiesector moet de financiële bijstand gericht zijn op voltooiing van de interne energiemarkt, het garanderen van voorzieningszekerheid, het bevorderen van duurzaamheid, onder meer door middel van de transmissie van hernieuwbare elektriciteit van de plaats van opwekking naar centra van vraag en opslag, en het aantrekken van particuliere investeringen. In de telecommunicatiesector moet de financiële bijstand hoofdzakelijk worden gericht op projecten die de vraag naar breedband genereren, met inbegrip van de opzet van een Europese digitale diensteninfrastructuur, hetgeen vervolgens moet aanzetten tot investeringen in de implementatie van het breedbandnetwerk.

(56) In de energiesector moeten de geplande begrotingsmiddelen prioritair worden toegewezen als financiële instrumenten, onder voorbehoud van acceptatie door de markt. Projecten van gemeenschappelijk belang in de telecommunicatiesector moeten in aanmerking komen voor financiële steun van de Unie in de vorm van subsidies en aanbestedingen voor platforms voor kerndiensten, generieke diensten en horizontale acties. Acties op het gebied van de invoering van breedband, waaronder acties die de vraag naar breedband genereren, moeten in aanmerking komen voor financiële steun van de Unie in de vorm van financiële instrumenten.

(57) In de analyse in de effectbeoordeling voor de Verordening (EU) nr. 347/2013wordt het aantal projecten van gemeenschappelijk belang dat het sterkst bijdraagt tot de tenuitvoerlegging van de prioritaire strategische corridors en gebieden voor energie-infrastructuur geschat op ongeveer 100 op het gebied van elektriciteit en op ten naaste bij 50 op het gebied van gas. Aangezien elektriciteit gedurende de komende twee decennia bovendien een dominerende rol zal blijven spelen in het Europese energiesysteem, wordt er van uitgegaan dat het merendeel van de financiële instrumenten voor energie in het kader van de CEF zal worden opgeslokt door bijstand voor elektriciteitsprojecten van gemeenschappelijk belang. Hoewel in deze ramingen wijzigingen zullen optreden wanneer er meer informatie beschikbaar komt, en in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 347/2013 geboden is, dient de Commissie elektriciteitsprojecten zorgvuldig te bestuderen met het oogmerk gedurende de periode 2014 tot en met 2020 de beschikbare financiële bijstand merendeels voor

▼B

deze projecten beschikbaar te stellen, onder voorbehoud van acceptatie door de markt, alsmede de kwaliteit en de mate waarin de voorgestelde acties voldragen zijn en hun financieringsvereisten. Deze doelstelling laat een eventuele herschikking van de voor energieprojecten beschikbare financiering onverlet.

(58) De Commissie moet een tussentijdse en een ex-post beoordeling uitvoeren van de effectiviteit en efficiëntie van de financiering en de invloed ervan op de algemene doelstellingen van de CEF en de prioriteiten van de Europa 2020-strategie, en deze beoordelingen doen toekomen aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's. De Commissie dient de informatie over specifieke projecten uit hoofde van de CEF openbaar te maken. Die informatie moet jaarlijks geactualiseerd worden.

(59) Wat vervoer en energie betreft zijn, op basis van de sectorspecifieke richtsnoeren die in Verordening (EU) nr. 1315/2013 en in Verordening (EU) nr. 347/2013 zijn vastgesteld, lijsten opgesteld van de projecten, prioritaire corridors en gebieden waarop de onderhavige verordening betrekking moet hebben; deze lijsten moeten worden opgenomen in de bijlage bij deze verordening. Wat vervoer betreft, dient, om rekening te kunnen houden met mogelijke wijzigingen in politieke prioriteiten en de technologische capaciteiten en verkeersstromen, de bevoegdheid om besluiten vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) te worden gedelegeerd aan de Commissie voor wat betreft de vaststelling van wijzigingen van deel I van bijlage I en de nadere invulling van de financieringsprioriteiten voor in aanmerking komende acties uit hoofde van artikel 7, lid 2, die hun neerslag moeten krijgen in de werkprogramma's.

(60) Om rekening te houden met de feitelijke vraag naar financiering uit hoofde van de specifieke vervoersdoelstellingen en om een vervolg te geven aan de bevindingen van de tussentijdse evaluatie dient, wanneer het nodig blijkt om met meer dan vijf procentpunten af te wijken van de toewijzing voor een specifieke vervoersdoelstelling in deel IV van bijlage I van deze verordening, de bevoegdheid om besluiten vast te stellen overeenkomstig artikel 290 VWEU te worden overgedragen aan de Commissie teneinde de indicatieve percentages voor elk van de specifieke vervoersdoelstellingen te wijzigen. De indicatieve toewijzingen voor specifieke vervoersdoelstellingen beletten niet dat het uit het Cohesiefonds overgedragen bedrag van 11 305 500 000 EUR geheel benut worden voor projecten ter uitvoering van het kernnetwerk of voor projecten en, horizontale prioriteiten die vermeld staan in deel I van bijlage I bij deze verordening.

(61) Teneinde gevolg te geven aan de conclusies die zijn getrokken aangaande de tenuitvoerlegging van de CEF, met inbegrip van die welke zijn opgenomen in de tussentijdse evaluatie, dient aan de Commissie de bevoegdheid te worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU besluiten vast te stellen om de lijst van algemene richtsnoeren aan te passen die in aanmerking moeten worden genomen bij de vaststelling van gunningscriteria.

▼B

(62) Wanneer de Commissie uit hoofde van deze verordening gedelegeerde handelingen vaststelt, is het van bijzonder belang dat zij bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

(63) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, dienen uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot meerjarige en jaarlijkse werkprogramma's aan de Commissie te worden toegekend. Deze bevoegdheden dienen te worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

(64) De financiële belangen van de Unie moeten worden beschermd via proportionele maatregelen in de volledige uitgavencyclus, inclusief de preventie, de opsporing en het onderzoek van onregelmatigheden, de terugvordering van verloren gegane, ten onrechte betaalde of slecht bestede middelen en, voor zover nodig, het opleggen van sancties overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012. Het Europees Parlement dient op de hoogte te worden gehouden van al deze maatregelen.

(65) Om een eerlijke en brede mededinging te waarborgen voor projecten die subsidies uit de CEF-middelen ontvangen, moet de vorm van het contract aansluiten bij de doelstellingen en omstandigheden van het project. De contractvoorwaarden dienen zodanig te worden geformuleerd dat de aan het contract verbonden risico's eerlijk worden verdeeld met het oog op een maximale kosteneffectiviteit en om mogelijk te maken dat de overeenkomst met de hoogst mogelijke efficiëntie wordt uitgevoerd. Dit beginsel dient te worden toegepast ongeacht of voor het contract een nationaal of een internationaal model wordt gebruikt.

(66) Sommige infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang moeten wellicht aansluiten op infrastructuur in, of lopen door naburige landen, kandidaat-lidstaten of andere derde landen. De CEF voorziet in vereenvoudigde middelen om deze infrastructuur te koppelen en te financieren, teneinde de coherentie tussen interne en externe instrumenten van de begroting van de Unie te garanderen.

(67) Wanneer derde landen en in derde landen gevestigde entiteiten deelnemen aan acties die bijdragen tot projecten van gemeenschappelijk belang, mogen subsidies enkel beschikbaar worden gesteld indien de actie naar verwachting onvoldoende gesteund wordt met behulp van andere vormen van financiële bijstand uit hoofde van de CEF of uit hoofde van andere Unieprogramma's.

(68) De algemene instructie, op basis waarvan de Commissie rekening moet houden met de sociale, klimatologische en ecologische gevolgen, zoals gespecificeerd in deel V van bijlage I bij deze verordening, dient in overeenstemming met de in artikel 4, lid 4, van Verordening (EU) nr. 347/2013 bepaalde benadering, niet te worden toegepast op het gebied van energie.

([1]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

▼B

(69) In de telecommunicatiesector dient de algemene instructie, waarbij rekening moet worden gehouden met de stimulerende gevolgen van steun van de Unie in openbare en particuliere investeringen, alleen te worden toegepast op digitale diensteninfrastructuren waarmee het aantrekken van aanvullende investeringen worden beoogd.

(70) De algemene instructie, op grond waarvan rekening moet worden gehouden met de grensoverschrijdende dimensie dient niet te te worden toegepast op breedbandnetwerken, omdat alle investeringen in breedband, ook die welke binnen de grenzen van de lidstaten plaatsvinden, de connectiviteit van trans-Europese telecommunicatienetwerken vergroten.

(71) De deelname aan de CEF van de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) dient in overeenstemming te zijn met de in de EER-overeenkomst vastgestelde voorwaarden. Om die reden dient elke onder deze verordening vallende sector als een afzonderlijk programma te worden beschouwd. De deelname van EVA-landen aan de CEF dient in het bijzonder te worden voorzien op het gebied van de telecommunicatie.

(72) Wat vervoer betreft gelden, bij het in aanmerking nemen van projecten van gemeenschappelijk belang in derde landen uit hoofde van deze verordening, de indicatieve kaarten die zijn opgenomen in bijlage III bij Verordening (EU) nr. 1315/2013. In derde landen waarvoor in die verordening geen indicatieve kaarten zijn opgenomen, worden projecten van gemeenschappelijk belang in aanmerking genomen wanneer er sprake is van een lopende wederzijdse samenwerking teneinde tot overeenstemming te komen over dergelijke indicatieve kaarten.

(73) Aangezien de doelstelling van deze verordening, en met name de gecoördineerde ontwikkeling en financiering van de trans-Europese netwerken, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar vanwege de noodzakelijke coördinatie van deze doelstellingen beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(74) De Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 van het Europees Parlement en de Raad [1] worden ter wille van de duidelijkheid ingetrokken.

(75) Deze verordening moet in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, teneinde een tijdige goedkeuring van de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen zoals voorzien bij deze verordening mogelijk te maken,

[1] Verordening (EG) nr. 67/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken (PB L 27 van 30.1.2010, blz. 20).

▼B

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

TITEL I

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

HOOFDSTUK I

De financieringsfaciliteit voor europese verbindingen

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening wordt de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (Connecting Europe Facility - "CEF") ingesteld, welke de voorwaarden, methoden en procedures bepaalt voor het verstrekken van financiële bijstand van de Unie aan trans-Europese netwerken teneinde projecten van gemeenschappelijk belang in de sectoren vervoer, telecommunicatie- en energie-infrastructuur te ondersteunen en potentiële synergieën tussen deze sectoren te benutten. In de verordening wordt tevens de verdeling van middelen bepaald, welke beschikbaar moet worden gemaakt uit hoofde van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1) "project van gemeenschappelijk belang": een project dat als zodanig is aangewezen in Verordening (EU) nr. 1315/2013 of in Verordening (EU) nr. 347/2013 of in de desbetreffende verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese netwerken op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur;

2) "grensoverschrijdend tracé": in de sector vervoer, het tracé dat zorgt voor de continuïteit van een project van gemeenschappelijk belang tussen de dichtstbijzijnde stedelijke knooppunten aan weerszijden van de grens tussen twee lidstaten of tussen een lidstaat en een buurland;

3) "buurland": een land dat binnen het toepassingsgebied van het Europees nabuurschapsbeleid valt, met inbegrip van het strategisch partnerschap, het uitbreidingsbeleid, en de Europese Economische Ruimte en de Europese Vrijhandelsassociatie;

4) "derde land": elk buurland en elk ander land waarmee de Unie kan samenwerken om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken;

5) "werken": de aanschaf, de levering en het inzetten van componenten, systemen en diensten, inclusief software, en de uitvoering van ontwikkelings-, bouw- en installatieactiviteiten in verband met een project, alsmede de oplevering van de installaties en de inbedrijfstelling van een project;

▼B

6) "studies": activiteiten die nodig zijn ter voorbereiding van de uitvoering van projecten, zoals voorbereidende studies, het in kaart brengen, haalbaarheidsstudies, evaluatie- en validatiestudies, ook in de vorm van software, en andere technische ondersteuningsmaatregelen, met inbegrip van aan de werkzaamheden voorafgaande activiteiten die nodig zijn om een project te definiëren en te ontwikkelen en de besluiten te nemen inzake de financiering ervan, zoals verkenning ter plaatse en de voorbereiding van het financieringspakket;

7) "programmaondersteunende acties": op het niveau van de CEF, alle begeleidende maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering ervan en de tenuitvoerlegging van de individuele sectorale richtsnoeren, zoals diensten, en in het bijzonder het verlenen van technische bijstand met inbegrip voor het inzetten van financiële instrumenten, en ook activiteiten met betrekking tot de voorbereiding, haalbaarheid, coördinatie, monitoring, raadpleging van belanghebbenden, controle, audit en evaluatie die rechtstreeks vereist zijn voor het beheer van de CEF en de verwezenlijking van de doelstellingen ervan. Programmaondersteunende acties omvatten met name studies, vergaderingen, het in kaart brengen van infrastructuur, informatie, verspreiding, communicatie en bewustmaking, uitgaven in verband met IT-instrumenten en netwerken die zijn gericht op informatie-uitwisseling over de CEF, samen met alle andere door de Commissie gedane uitgaven voor technische en administratieve bijstand die vereist is voor het beheer van de CEF of de toepassing van de individuele sectorale richtsnoeren. De programmaondersteunende acties omvatten tevens activiteiten waarmee projecten van gemeenschappelijk belang gemakkelijker kunnen worden voorbereid, met name in de lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds, en die gericht zijn op financiering in het kader van deze verordening of op de financiële markt. De programmaondersteunende acties omvatten, in voorkomend geval, tevens de kosten die het uitvoerend agentschap maakt in verband met de door de Commissie gelaste tenuitvoerlegging van bepaalde onderdelen van de CEF ("Uitvoerend Agentschap");

8) "actie": elke in financieel en technisch opzicht als autonoom aangeduide activiteit, waarvoor een bepaalde termijn is gesteld en die noodzakelijk is voor het tenuitvoerleggen van een project van gemeenschappelijk belang;

9) "subsidiabele kosten": de betekenis die daaraan in Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 wordt gegeven;

10) "begunstigde": een lidstaat, internationale organisatie, of publieke of private onderneming of orgaan, geselecteerd om financiële bijstand van de Unie te ontvangen in het kader van deze verordening en overeenkomstig de regelingen die zijn vastgesteld in het desbetreffende werkprogramma in de zin van artikel 17;

11) "uitvoeringsorgaan": een publieke of particuliere onderneming of orgaan, door een begunstigde, een lidstaat of een internationale organisatie aangewezen om de betreffende actie uit te voeren. De begunstigde beslist op eigen verantwoordelijkheid en, als voor de aanwijzing een aanbestedingscontract moet worden gegund, overeenkomstig de toepasselijke Unie- en nationale regels inzake openbare aanbestedingen over deze aanwijzing;

12) "uitgebreid netwerk": de vervoersinfrastructuur die overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 1315/2013 is aangeduid;

▼B

13) "kernnetwerk": de vervoersinfrastructuur die is aangeduid overeenkomstig hoofdstuk III van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

14) "corridors van het kernnetwerk": instrumenten die de gecoördineerde totstandbrenging van het kernnetwerk vergemakkelijken, zoals bepaald in hoofdstuk IV van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en die zijn opgesomd in deel I van bijlage I bij deze verordening;

15) "knelpunt": in de sector vervoer, een materiële, technische of functionele belemmering die leidt tot een breuk in een systeem, waardoor de continuïteit van het verkeer over lange afstand of het grensoverschrijdende verkeer in het gedrang komt, en die kan worden weggenomen door nieuwe infrastructuur aan te leggen of bestaande infrastructuur grondig te vernieuwen, zodat ingrijpende verbeteringen mogelijk worden die de belemmeringen wegnemen;

16) "prioriteit": elk van de prioritaire corridors voor elektriciteit, de prioritaire corridor voor gas of prioritaire thematische gebieden zoals vastgesteld in Verordening (EU) nr. 347/2013;

17) "telematicatoepassingen": toepassingen als gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013;

18) "energie-infrastructuur": infrastructuur als gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 347/2013;

19) "intersectorale synergie": de omstandigheid dat belangen en doelstellingen van acties die worden uitgevoerd in ten minste twee van de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren vergelijkbaar en complementair zijn, hetgeen dankzij de samenvoeging van financiële, technische of personele middelen leidt tot optimalisatie van de kosten of de resultaten;

20) "geïsoleerd netwerk": het spoorwegnet van een lidstaat, of een deel daarvan, in de zin van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

Artikel 3

Algemene doelstellingen

De CEF maakt het mogelijk dat projecten van gemeenschappelijk belang in het kader van het beleid voor de trans-Europese netwerken in de sectoren vervoer, telecommunicatie en energie worden voorbereid en worden uitgevoerd. De CEF verleent steun voor de tenuitvoerlegging van deze projecten van gemeenschappelijk belang die zijn gericht op de ontwikkeling en aanleg van nieuwe infrastructuur en diensten of de modernisering van bestaande infrastructuur en diensten in de sectoren vervoer, telecommunicatie en energie. Voorrang wordt gegeven aan ontbrekende schakels in de sector vervoer. De CEF draagt voorts bij aan het steunen van projecten met een Europese meerwaarde en met aanzienlijke maatschappelijke voordelen, maar die geen passende financiering vanuit de markt ontvangen. De volgende algemene doelstellingen zijn van toepassing op de sectoren vervoer, telecommunicatie en energie:

a) bijdragen tot slimme, duurzame en inclusieve groei, overeenkomstig de Europa 2020-strategie, door moderne en goed presterende netwerken te ontwikkelen waarin rekening wordt gehouden met toekomstige verkeersstromen, hetgeen voordelen voor de hele Unie oplevert in de zin van versterking van de concurrentiekracht op

▼B

de wereldmarkt en economische, sociale en territoriale cohesie op de interne markt en een klimaat schept dat gunstiger is voor particuliere, publieke of publiek-private investeringen via een combinatie van financiële instrumenten en directe steun van de Unie, met betrekking tot projecten die voordeel kunnen halen uit een mix van instrumenten en uit passende benutting van intersectorale synergie.

De verwezenlijking van dit doel wordt gemeten aan de hand van het volume aan particuliere, publieke of publiek-private investeringen in projecten van gemeenschappelijk belang, en met name het volume aan private investeringen in projecten van gemeenschappelijk belang dat wordt bereikt via de financiële instrumenten uit deze verordening. Speciale aandacht gaat uit naar het efficiënte gebruik van publieke investeringen;

b) de Unie in staat stellen uiterlijk in 2020 haar doelstellingen op het gebied van duurzame ontwikkeling te halen, met name vermindering van de broeikasgasemissies met ten minste 20 % ten opzichte van het niveau van 1990, toename van de energie-efficiëntie met 20 % en verhoging van het aandeel van hernieuwbare energie tot 20 %, om zo bij te dragen aan de middellange- en langetermijndoelstellingen van de Unie inzake het verminderen van koolstof, en tegelijk grotere solidariteit tussen de lidstaten te bewerkstelligen.

Artikel 4

Specifieke sectorale doelstellingen

1. Onverminderd de in artikel 3 vermelde algemene doelstellingen, draagt de CEF bij tot de verwezenlijking van de specifieke sectorale doelstellingen bedoeld in de leden 2, 3 en 4 van dit artikel.

2. In de sector vervoer verleent de CEF steun voor projecten van gemeenschappelijk belang in de zin van artikel 7, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1315/2013 die de onderstaande doelstellingen beogen, zoals nader bepaald in artikel 4 van die verordening:

a) het opheffen van knelpunten, het vergroten van de interoperabiliteit van de spoorwegen, het overbruggen van ontbrekende schakels en in het bijzonder het verbeteren van grensoverschrijdende tracés. De verwezenlijking van deze doelstelling wordt gemeten aan de hand van:

i) het aantal nieuwe of verbeterde grensoverschrijdende verbindingen;

ii) het aantal kilometers spoorlijn dat is aangepast aan de Europese standaard voor de nominale breedte en is uitgerust met ERTMS;

iii) het aantal opgeheven knelpunten en tracés met verhoogde capaciteit op vervoersroutes voor alle vervoerswijzen die CEF-steun hebben ontvangen;

iv) de lengte van het netwerk van binnenwateren per klasse in de Unie; en

v) de lengte van het spoorwegnet in de Unie dat is vernieuwd overeenkomstig de voorwaarden als opgenomen in artikel 39, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

▼B

b) zorgen voor duurzame en efficiënte vervoersystemen op lange termijn, met als doel voorbereiding te treffen voor de verwachte vervoerstromen, en ook het mogelijk maken dat alle vervoerswijzen koolstofarm worden, door overgang naar innovatieve koolstofarme en energie-efficiënte vervoerstechnieken terwijl de veiligheid wordt geoptimaliseerd. De verwezenlijking van deze doelstelling wordt gemeten aan de hand van:

   i) het aantal bevoorradingspunten voor alternatieve brandstof voor voertuigen die gebruik maken van het TEN-T-kernnetwerk voor wegvervoer in de Unie;

   ii) het aantal binnenhavens en zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk die voorzien zijn van bevoorradingspunten voor alternatieve brandstof in de Unie; en

   iii) de daling van het aantal slachtoffers op het wegennet in de Unie;

c) het optimaliseren van de integratie en de interconnectie van vervoerswijzen en de interoperabiliteit van vervoersdiensten vergroten, en tegelijk de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur verzekeren. De verwezenlijking van deze doelstelling wordt gemeten aan de hand van:

   i) het aantal multimodale logistieke platforms, met inbegrip van op het spoorwegnet aangesloten binnenhavens, zeehavens en luchthavens;

   ii) het aantal gemoderniseerde terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer, het aantal gemoderniseerde of nieuwe verbindingen tussen havens over maritieme snelwegen;

   iii) het aantal kilometers binnenvaartwegen die zijn uitgerust met RIS; en

   iv) de mate van ontwikkeling van het SESAR-systeem, het VTMIS en ITS voor het wegverkeer.

De in dit lid bedoelde indicatoren gelden in voorkomend geval niet voor lidstaten zonder spoorwegnet of zonder netwerk van binnenwateren.

Deze indicatoren worden niet beschouwd als selectiecriteria of als criteria om in aanmerking te komen voor ondersteuningsacties in het kader van de CEF.

De indicatieve percentages waarmee wordt aangegeven welk gedeelte van de in artikel 5, lid 1, onder a), bedoelde begrotingsmiddelen respectievelijk voor elk van de drie sectorale doelstellingen is bestemd, worden in deel IV van bijlage I bij deze verordening vastgelegd. De Commissie kan met ten hoogste vijf procentpunten van de percentages afwijken.

3. In de sector energie verleent de CEF steun voor projecten van gemeenschappelijk belang die een of meer van de onderstaande doelstellingen beogen:

a) het concurrentievermogen ontwikkelen door de verdere integratie van de interne energiemarkt en de interoperabiliteit van de elektriciteits- en gasnetwerken over de grenzen heen aan te moedigen. De verwezenlijking van deze doelstelling wordt achteraf gemeten aan de hand van:

▼B

i) het aantal projecten die effectief zorgen voor de interconnectie van de netwerken van de lidstaten en het wegnemen van interne belemmeringen;

ii) het verminderen of opheffen van het energie-isolement van de lidstaten;

iii) het percentage van het vermogen voor grensoverschrijdend elektriciteitsvervoer ten opzichte van de geïnstalleerde capaciteit voor elektriciteitsopwekking in de betrokken lidstaten;

iv) tariefconvergentie op de gas- en/of de elektriciteitsmarkt van de betrokken lidstaten; en

v) het percentage van de hoogste piekvraag van de twee betrokken lidstaten dat wordt gedekt door omkeerbare stroominterconnecties voor gas;

b) de energievoorzieningszekerheid van de Unie verbeteren.

De verwezenlijking van deze doelstelling wordt achteraf gemeten aan de hand van:

i) het aantal projecten dat diversificatie van bevoorradingsbronnen, leveranciers en routes mogelijk maakt;

ii) het aantal projecten ter vergroting van de opslagcapaciteit;

iii) de veerkracht van het systeem, in aanmerking genomen het aantal en de duur van de voorzieningsverstoringen;

iv) de mate waarin inkrimping van de hoeveelheid hernieuwbare energie wordt vermeden;

v) de aansluiting van geïsoleerde markten op meer gediversifieerde energiebronnen;

vi) het optimale gebruik van energie-infrastructuurvoorzieningen;

c) bijdragen tot de duurzame ontwikkeling en bescherming van het milieu, onder meer door energie uit duurzame bronnen in het transmissienetwerk te integreren en door slimme energienetwerken en kooldioxidenetwerken te ontwikkelen.

De verwezenlijking van deze doelstelling wordt achteraf gemeten aan de hand van:

i) de hoeveelheid hernieuwbare elektriciteit die van de plaats van opwekking naar belangrijke verbruiks- en opslagplaatsen wordt vervoerd;

ii) de mate waarin inkrimping van de hoeveelheid hernieuwbare energie wordt vermeden;

iii) het aantal projecten voor slimme netwerken die CEF-steun hebben genoten en de vraagrespons die zij mogelijk hebben gemaakt;

iv) de hoeveelheid CO_2-emissies die zijn vermeden door projecten die CEF-steun hebben genoten.

▼B

De in lid 1, onder b), vermelde indicatoren die worden gebruikt voor het achterafmeten van het bereiken van de doelstellingen, zijn geen selectiecriteria of criteria om in aanmerking te komen voor ondersteuningsacties in het kader van de CEF.

De voorwaarden waaraan een project van gemeenschappelijk belang moet voldoen om in aanmerking te komen voor financiële bijstand van de Unie zijn vastgelegd in artikel 14 van Verordening (EU) nr. 347/2013; terwijl de selectiecriteria voor een project van gemeenschappelijk belang zijn vastgelegd in artikel 4 van die verordening.

4. In de sector telecommunicatie verleent de CEF steun voor acties die de doelstellingen in de toepasselijke verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese telecommunicatienetwerken beogen.

Artikel 5

Begroting

1. De financiële middelen voor de uitvoering van de CEF voor de periode 2014-2020 zijn vastgesteld op 33 242 259 000 EUR ([1]) in lopende prijzen. Dat bedrag wordt als volgt verdeeld:

a) sector vervoer: 26 250 582 000 EUR, waarvan 11 305 500 000 EUR wordt overgedragen uit het Cohesiefonds en overeenkomstig deze verordening moet worden besteed, uitsluitend in de lidstaten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds;

b) sector telecommunicatie: 1 141 602 000 EUR;

c) sector energie: 5 850 075 000 EUR.

Deze bedragen gelden onverminderd de toepassing van het flexibiliteitsmechanisme in Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 ([2]).

2. De financiële middelen voor de uitvoering van de CEF hebben betrekking op uitgaven op het gebied van:

a) acties die bijdragen aan projecten van gemeenschappelijk belang en programmaondersteunende acties bedoeld in artikel 7;

b) programmaondersteunende acties, namelijk uitgaven voor technische en administratieve bijstand die de Commissie doet in verband met het beheer van de Facility, met inbegrip van uitgaven voor de overgang tussen de CEF en de maatregelen in het kader van Verordening (EG) nr. 680/2007, tot 1 % van de financiële middelen; de kosten voor het uitvoerend agentschap, vallen onder dit maximumbedrag.

([1]) De financiële middelen van het CEF voor de periode 2014-2020 in constante prijzen van 2011 zijn 29 300 000 000 EUR, verdeeld als volgt: 23 174 000 000 EUR, met inbegrip van 10 000 000 000 EUR voor cohesielanden (vervoer), 5 126 000 000 EUR (energie), 1 000 000 000 EUR (telecommunicatie)

([2]) Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad van 2 december 2013 houdende vaststelling van het meerjarig financieel kader voor de periode 2014-2020 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884).

▼B

3. Na de in artikel 27, lid 1, bedoelde tussentijdse evaluatie kunnen het Europees Parlement en de Raad op voorstel van de Commissie kredieten van de in lid 1 vastgestelde toewijzing overdragen tussen de vervoer-, telecommunicatie- en energiesectoren, met uitzondering van het bedrag van 11 305 500 000 EUR dat uit het Cohesiefonds is overgedragen om projecten in de sector vervoer te financieren in lidstaten die in aanmerking komen voor het Cohesiefonds.

4. De jaarlijkse kredieten worden door het Europees Parlement en de Raad toegestaan binnen de grenzen van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020.

HOOFDSTUK II

Vormen van financiering en financiële bepalingen

Artikel 6

Vormen van financiële bijstand

1. De CEF wordt geïmplementeerd met een of meer van de vormen van financiële bijstand waarin Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 voorziet, met name subsidies, aanbestedingen en financiële instrumenten.

2. Voor de toepassing van deze verordening, leggen de werkprogramma's bedoeld in artikel 17 de vorm vast, waaronder financiële bijstand wordt verstrekt, in het bijzonder subsidies, aanbestedingen en financiële instrumenten.

3. De Commissie kan, na een kosten-batenanalyse, de tenuitvoerlegging van de CEF deels toevertrouwen aan de organen die zijn vermeld in artikel 58, lid 1, onder a), en artikel 62 van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012, en met name aan het uitvoerend agentschap voor het TEN-T, met het oog op een optimaal en efficiënt beheer van de CEF in de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren. De Commissie kan daarnaast de uitvoering van de CEF gedeeltelijk toevertrouwen aan de organen als bedoeld in artikel 58, lid 1, onder c), van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Artikel 7

Voorwaarden om in aanmerking te komen voor financiële bijstand

1. Alleen acties die bijdragen aan projecten van gemeenschappelijk belang overeenkomstig de Verordeningen (EU) nr. 1315/2013 en (EU) nr. 347/2013 en een verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese netwerken op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur, alsook programmaondersteunende acties, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie, in de vorm van subsidies, aanbestedingen en financiële instrumenten.

2. In de sector vervoer worden alleen acties die bijdragen aan projecten van gemeenschappelijk belang overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1315/2013 en programmaondersteunende acties in aanmerking genomen voor financiële bijstand van de Unie, in de vorm van aanbestedingen en financiële instrumenten in het kader van deze verordening. Alleen de volgende acties komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie in de vorm van een subsidie krachtens van deze verordening:

▼B

a) acties die zorgen voor de tenuitvoerlegging van het kernnetwerk overeenkomstig hoofdstuk III van Verordening (EU) nr. 1315/2013, inclusief de ontwikkeling van nieuwe technologieën en innovaties overeenkomstig artikel 33 van die verordening, en projecten en horizontale prioriteiten in de zin van deel I van bijlage I bij de deze verordening;

b) acties die zorgen voor de tenuitvoerlegging van het uitgebreide netwerk, overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 1315/2013, mits zij ertoe bijdragen ontbrekende schakels te realiseren, grensoverschrijdende verkeersstromen te vergemakkelijken of knelpunten weg te werken, en ertoe bijdragen het kernnetwerk of corridors van het kernnetwerk te ontwikkelen, of mits zij ertoe bijdragen het ERTMS te ontwikkelen op de hoofdtrajecten van de corridors voor goederenvervoer per spoor, in de zin van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 919/2010, tot een maximum van 5 % van de financiële middelen voor vervoer, in de zin van artikel 5 van deze verordening;

c) studies voor projecten van gemeenschappelijk belang zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

d) studies voor grensoverschrijdende prioritaire projecten in de zin van bijlage III bij Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]);

e) acties ter ondersteuning van projecten van gemeenschappelijk belang, zoals gedefinieerd in artikel 8, lid 1, onder a), d) en e), van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

f) acties voor het verwezenlijken van vervoersinfrastructuur op knooppunten van het kernnetwerk, met inbegrip van stedelijke knooppunten als gedefinieerd in artikel 41 van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

g) acties ter ondersteuning van telematicatoepassingsystemen overeenkomstig artikel 31 van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

h) acties ter ondersteuning van goederenvervoerdiensten overeenkomstig artikel 32 van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

i) acties om de geluidsoverlast van spoorgoederenvervoer te verminderen, met name door aanpassing van bestaand rollend materieel, in overleg met onder meer de spoorwegsector;

j) programmaondersteunende acties;

k) acties met het oog op een veilige en beveiligde infrastructuur overeenkomstig artikel 34 van Verordening (EU) nr. 1315/2013;

l) acties ter ondersteuning van maritieme snelwegen in de zin van artikel 21 van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

Acties die betrekking hebben op vervoer op grensoverschrijdende tracés of delen daarvan komen alleen in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie als de betrokken lidstaten onderling of met derde landen een schriftelijke overeenkomst is gesloten voor de voltooiing van het tracé.

([1]) Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1).

▼B

3. In de sector energie worden alle acties ter uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang betreffende de in deel II van bijlage I genoemde prioritaire corridors en gebieden, in aanmerking genomen op voorwaarde dat zij voldoen aan de voorwaarden van artikel 14 van Verordening (EU) nr. 347/2013, alsmede programmaondersteunende acties, in aanmerking genomen voor financiële hulp van de Unie in de vorm van financiële instrumenten, aanbestedingen en subsidies in het kader van de onderhavige verordening.

Om het meest efficiënte gebruik van de begrotingsmiddelen van de Unie mogelijk te maken en aldus het multiplierеffect van de financiële bijstand van de Unie wordt versterkt, verstrekt de Commissie die bijstand in voorkomend geval bij voorrang in de vorm van financiële instrumenten, afhankelijk van de marktacceptatie en overeenkomstig het bij artikel 14, lid 2, en artikel 21, lid 4, bepaalde maximumbedrag voor het gebruik van financiële instrumenten.

4. In de sector telecommunicatie komen alle acties voor de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang en programmaondersteunende acties, die zijn aangeduid in de toepasselijke verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese netwerken op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur en die voldoen aan de overeenkomstig die verordening vastgestelde criteria, in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie in het kader van de onderhavige verordening, als volgt:

a) algemene diensten, platforms van kerndiensten en programmaondersteunende acties worden gefinancierd door middel van subsidies en/of aanbestedingen;

b) acties op het gebied van breedbandnetwerken worden gefinancierd door middel van financiële instrumenten.

5. Acties met een synergetisch intersectoraal effect die bijdragen aan projecten van gemeenschappelijk belang welke voldoen aan de criteria in het kader van ten minste twee in artikel 2, lid 1, genoemde verordeningen, worden in het kader van de onderhavige verordening uitsluitend in aanmerking genomen voor financiële bijstand ten behoeve van multisectorale oproepen tot het indienen van voorstellen als bedoeld in artikel 17, lid 7, enkel indien de onderdelen en de kosten van een dergelijke actie duidelijk per sector kunnen worden onderscheiden in de zin van leden 2, 3 en 4 van dit artikel.

HOOFDSTUK III

Subsidies

Artikel 8

Vormen van subsidies en subsidiabele kosten

1. Subsidies in het kader van deze verordening kunnen in een van de in Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 vermelde vormen worden verstrekt.

In de in artikel 17 van deze verordening bedoelde werkprogramma's wordt vastgesteld welke vormen van subsidie mogen worden gebruikt om de betrokken acties te financieren.

2. Onverminderd Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012, kunnen uitgaven voor acties in het kader van projecten in het eerste meerjarenprogramma en in de jaarlijkse werkprogramma's vanaf 1 januari 2014 in aanmerking worden genomen.

▼B

3. Alleen uitgaven in de lidstaten worden in aanmerking genomen, tenzij het project van gemeenschappelijk belang mede betrekking heeft op het grondgebied van derde landen en de actie onontbeerlijk is om de doelstellingen van het desbetreffende project te verwezenlijken.

4. De kosten van apparatuur en infrastructuur die door de begunstigde als kapitaaluitgaven worden behandeld, kunnen volledig in aanmerking worden genomen.

5. Uitgaven voor milieustudies inzake milieubescherming en de naleving van de desbetreffende Unierecht kunnen in aanmerking worden genomen.

6. Uitgaven voor de aankoop van grond komen niet in aanmerking, behalve voor middelen die uit het Cohesiefonds zijn overgedragen op de vervoersector overeenkomstig een Verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij, en algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds.

7. In aanmerking komende kosten omvatten de belasting over de toegevoegde waarde ("btw") komt in overeenstemming met artikel 126, lid 3, onder c), van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Met betrekking tot het uit het Cohesiefonds overgedragen bedrag van 11 305 500 000 EUR dat wordt gebruikt in de lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds, zijn voor het in aanmerking komen van btw die regels van toepassing, die van toepassing zijn op het Cohesiefonds zoals bepaalt in een verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij, en tot vaststelling van algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds.

8. De regels betreffende het in aanmerking nemen van uitgaven van begunstigden zijn van overeenkomstige toepassing op de uitgaven van uitvoerende organen.

Artikel 9

Deelnemingsvoorwaarden

1. De voorstellen worden ingediend door een of meer lidstaten of, met instemming van de betrokken lidstaten, door internationale organisaties, gezamenlijke ondernemingen of in de lidstaten gevestigde publieke of private ondernemingen of organen.

2. Voorstellen kunnen worden ingediend door entiteiten die volgens de toepasselijke nationale wetgeving geen rechtspersoonlijkheid hebben, mits hun vertegenwoordigers bevoegd zijn in hun naam juridische verbintenissen aan te gaan en een garantie bieden voor de bescherming van de financiële belangen van de Unie welke gelijkwaardig zijn aan die welke door rechtspersonen worden geboden.

3. Door natuurlijke personen ingediende voorstellen worden niet in aanmerking genomen.

▼B

4. Als het noodzakelijk is om de doelstellingen van een bepaald project van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken en indien hun deelname naar behoren gerechtvaardigd is, mogen derde landen en de daar gevestigde entiteiten deelnemen aan acties die bijdragen tot de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang.

Zij ontvangen in het kader van deze verordening geen financiële bijstand, tenzij het onontbeerlijk is om de doelstellingen van een bepaald project van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken.

5. De in artikel 17 bedoelde meerjarige en jaarlijkse werkprogramma's kunnen aanvullende specifieke regels voor het indienen van voorstellen omvatten.

Artikel 10

Financieringspercentages

1. Behalve in de in Verordening (EU) nr. 966/2012 bepaalde gevallen worden voorstellen geselecteerd op basis van oproepen tot het indienen van voorstellen die gebaseerd zijn op de in artikel 17 van deze verordening vermelde werkprogramma's.

2. In de sector vervoer bedraagt de financiële bijstand van de Unie ten hoogste:

a) wat subsidies voor studies betreft, 50 % van de in aanmerking komende kosten;

b) wat subsidies voor werken betreft:

i) voor spoorwegennetten en voor wegennetten in het geval van lidstaten die niet over een spoorwegnet op hun grondgebied beschikken, of in het geval van een lidstaat die beschikt over een geïsoleerd net zonder goederenvervoer per spoor over lange afstand: 20 % van de in aanmerking komende kosten; dit percentage kan worden verhoogd tot maximum 30 % voor werken die leiden tot het wegwerken van knelpunten en kan worden verhoogd tot 40 % voor acties die betrekking hebben op grensoverschrijdende tracés en voor acties ter verbetering van de interoperabiliteit van het spoorwegnet;

ii) met betrekking tot de binnenvaart: 20 % van de in aanmerking komende kosten; dit percentage kan worden verhoogd tot maximum 40 % voor acties waarbij knelpunten worden weggewerkt en acties die betrekking hebben op grensoverschrijdende tracés;

iii) met betrekking tot vervoer over land, verbindingen met en de ontwikkeling van multimodale logistieke platforms, met inbegrip van verbindingen met binnenhavens, zeehavens en luchthavens, en de ontwikkeling van havens: 20 % van de in aanmerking komende kosten;

iv) voor acties om de geluidsoverlast van spoorgoederenvervoer te verminderen, met name door aanpassing van bestaand rollend materieel: 20 % van de in aanmerking komende kosten, tot een gecombineerd maximum van 1 % van de in artikel 5, lid 1, onder a), vermelde begrotingsmiddelen;

▼B

v) voor betere toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur voor gehandicapten: 30 % van de in aanmerking komende kosten voor de aanpassing, en in geen geval meer dan 10 % van de totale in aanmerking komende kosten;

vi) voor acties ter ondersteuning van nieuwe technologieën en innovatie voor alle vervoerswijzen: 20 % van de in aanmerking komende kosten;

vii) voor acties ter ondersteuning van grensoverschrijdende tracés van wegen: 10 % van de in aanmerking komende kosten;

c) wat subsidies voor telematicatoepassingsystemen en -diensten betreft:

i) met betrekking tot landcomponenten van ERTMS, het SESAR-systeem, RIS en VTMIS: 50 % van de in aanmerking komende kosten;

ii) met betrekking tot landcomponenten van het ITS voor het wegvervoer: 20 % van de in aanmerking komende uitgaven;

iii) met betrekking tot boordcomponenten van ERTMS: 50 % van de in aanmerking komende kosten;

iv) met betrekking tot boordcomponenten van het SESAR-systeem, RIS, VTMIS en het ITS voor het wegvervoer: 20 % van de in aanmerking komende kosten, tot een gecombineerd maximum van 5 % van de in artikel 5, lid 1, onder a), vermelde begrotingsmiddelen;

v) met betrekking tot acties ter ondersteuning van de ontwikkeling van maritieme snelwegen: 30 % van de in aanmerking komende kosten.

De Commissie schept voorwaarden voor de ontwikkeling van projecten die maritieme snelwegen naar derde landen omvatten;

vi) met betrekking tot andere telematicatoepassingsystemen dan die vermeld in de punten i) tot en met iv), goederenvervoerdiensten en veilige parkeerplaatsen op het kernwegennet: 20 % van de in aanmerking komende kosten.

3. In de sector energie: de financiële bijstand van de Unie bedraagt hoogstens 50 % van de in aanmerking komende kosten voor studies en/of werken. Het subsidiepercentage kan worden verhoogd tot maximum 75 % voor acties die gebaseerd zijn op de in artikel 14, lid 2, van Verordening (EU) nr. 347/2013 vermelde bewijzen, die zorgen voor een hoge mate van regionale of uniale voorzieningszekerheid, die de solidariteit in de Unie versterken of die bijzonder innoverende oplossingen omvatten.

4. In de sector telecommunicatie bedraagt de financiële bijstand van de Unie ten hoogste:

a) met betrekking tot acties op het gebied van algemene diensten: 75 % van de in aanmerking komende kosten;

b) met betrekking tot horizontale prioriteiten, inclusief het in kaart brengen van infrastructuur, twinning en technische bijstand: 75 % van de in aanmerking komende kosten.

▼B

Platforms voor kerndiensten worden meestal gefinancierd door middel van aanbesteding. In uitzonderlijk gevallen kunnen ze worden gefinancierd met een subsidie die tot 100 % van de in aanmerking komende kosten dekt, onverminderd het medefinancieringsbeginsel.

5. De subsidiepercentages kunnen worden opgetrokken met 10 procentpunten ten opzichte van de in de leden 2, 3 en 4 vermelde percentages voor acties die synergie opleveren tussen minstens twee sectoren die onder de CEF vallen. Deze verhoging geldt niet voor de in artikel 11 vermelde subsidiepercentages.

6. De hoeveelheid financiële bijstand die wordt toegekend aan de geselecteerde acties wordt gemoduleerd op basis van een kostenbatenanalyse van elk project, de beschikbaarheid van begrotingsmiddelen van de Unie en de behoefte om de hefboomwerking van de financiering door de Unie te maximaliseren.

Artikel 11

Specifieke oproepen voor middelen die uit het Cohesiefonds naar de sector vervoer zijn overgedragen

1. Met betrekking tot het bedrag van 11 305 500 000 EUR dat uit het Cohesiefonds wordt overgedragen en bij uitsluiting bestemd is voor de lidstaten die in aanmerking komen voor het Cohesiefonds, worden specifieke oproepen gedaan betreffende projecten tot uitvoering van het kernnetwerk of projecten en horizontale prioriteiten in de zin van deel I van bijlage I, en dit uitsluitend in de lidstaten die in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds.

2. De regels die op grond van deze verordening voor de sector vervoer gelden, zijn van toepassing op dergelijke specifieke oproepen. Tot en met 31 december 2016 worden de voor financiering in aanmerking komende projecten geselecteerd met inachtneming van de nationale toewijzingen in het kader van het Cohesiefonds. Met ingang van 1 januari 2017 worden de middelen die naar de CEF zijn overgedragen en niet voor een vervoersinfrastructuurproject zijn bestemd, aan alle voor steun uit het Cohesiefonds in aanmerking komende lidstaten ter beschikking gesteld, ter financiering van infrastructuurprojecten overeenkomstig van deze verordening.

3. Ter ondersteuning van lidstaten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds en die moeite hebben om projecten uit te werken welke voldoende rijp zijn, voldoende kwaliteit bieden en voldoende meerwaarde voor de Unie opleveren, wordt bijzondere aandacht besteed aan programmaondersteunende acties die gericht zijn op de versterking van de institutionele capaciteit en efficiëntie van overheidsinstanties en overheidsdiensten die zich bezighouden met de ontwikkeling en de uitvoering van de in deel I van bijlage I vermelde projecten. De Commissie kan aanvullende oproepen doen om ervoor te zorgen dat in alle lidstaten die voor steun uit het Cohesiefonds in aanmerking komen zoveel mogelijk overgedragen middelen worden opgenomen.

4. Het uit het Cohesiefonds overgeschreven bedrag van 11 305 500 000 EUR mag pas met ingang van 1 januari 2017 worden gebruikt om begrotingsmiddelen voor financiële instrumenten in de zin van deze verordening vast te leggen. Met ingang van die datum mag het uit het Cohesiefonds overgeschreven bedrag van 11 305 500 000 EUR worden gebruikt voor het vastleggen van begrotingsmiddelen voor projecten ten aanzien waarvan de betrokken entiteiten al contractuele verplichtingen hebben aangegaan.

▼B

5. Niettegenstaande artikel 10, gelden met betrekking tot het bedrag van 11 305 500 000 EUR dat uit het Cohesiefonds is overgedragen om uitsluitend te worden gebruikt in de lidstaten welke in aanmerking komen voor financiering uit het Cohesiefonds, de financieringsplafonds die van toepassing zijn op het Cohesiefonds en zoals vermeld in een verordening houdende vaststelling van de gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij, en tot vaststelling van algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds, voor het volgende:

a) acties met betrekking tot subsidies voor studies;

b) acties met betrekking tot subsidies voor werken:

   i) spoorwegen en binnenwateren;

   ii) acties ter ondersteuning van grensoverschrijdende tracés en, in het geval van lidstaten die niet over een spoorwegnet beschikken, het TEN-T-wegennet;

   iii) acties met betrekking tot vervoer over land, verbindingen met en de ontwikkeling van multimodale logistieke platforms, met name verbindingen met binnenhavens, zeehavens en luchthavens, met inbegrip van automatische voorzieningen voor het overschakelen naar een andere spoorbreedte, alsmede de ontwikkeling van havens, met inbegrip van ijsbreekcapaciteit, en punten van interconnectie, vooral met spoorwegen, met uitzondering van lidstaten zonder spoorwegnet;

c) acties met betrekking tot subsidies voor telematicatoepassingssystemen en -diensten van en betreft:

   i) ERTMS, RIS en VTMIS, het SESAR-systeem en het ITS voor de vervoersector;

   ii) andere telematicatoepassingsystemen;

   iii) acties ter ondersteuning van de ontwikkeling van maritieme snelwegen;

d) acties met betrekking tot subsidies ter ondersteuning van nieuwe technologieën en vernieuwing voor alle vervoerswijzen.

Artikel 12

Annulering, vermindering, opschorting en beëindiging van de subsidie

1. Met uitzondering van naar behoren gerechtvaardigde gevallen, wordt financiële bijstand die is toegekend voor studies die niet zijn aangevangen binnen een jaar na de in de toekenningsvoorwaarden vermelde aanvangsdatum, en binnen twee jaar na deze datum voor alle andere acties die op grond van deze verordening voor financiële bijstand in aanmerking komen, door de Commissie geannuleerd.

▼B

2. De Commissie kan financiële bijstand opschorten, beperken, terugvorderen of stopzetten overeenkomstig de voorwaarden die in Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 zijn bepaald, of na een voortgangsbeoordeling van het project, met name in geval van grote vertraging bij de uitvoering van de actie.

3. De Commissie kan de financiële bijstand volledig of gedeeltelijk terugvorderen indien de tenuitvoerlegging van de actie waarvoor de bijstand is toegekend, niet binnen twee jaar na de in de toekenningsvoorwaarden vermelde einddatum is voltooid.

4. Voordat de Commissie een van de in leden 1, 2 en 3 van dit artikel bedoelde besluiten neemt, wordt de zaak door haar in overleg met de respectievelijke in artikel 6, lid 3, genoemde organen grondig onderzocht, en wordt de mening ingewonnen van de betrokken begunstigden, die binnen een redelijke termijn opmerkingen kunnen maken. Na de tussentijdse evaluatie deelt zij het Europees Parlement en de Raad alle besluiten mee die zij bij de jaarlijkse goedkeuring van de in artikel 17 bedoelde werkprogramma's heeft genomen.

HOOFDSTUK IV

Aanbesteding

Artikel 13

Aanbesteding

1. In openbare aanbestedingsprocedures die door de Commissie of een van de in artikel 6, lid 3, bedoelde organen voor eigen rekening of samen met lidstaten worden uitgevoerd, kunnen:

a) specifieke voorwaarden worden gesteld, zoals de plaats van uitvoering van de aanbestede activiteiten, indien dergelijke voorwaarden naar behoren worden gerechtvaardigd door de doelstellingen van de actie en voor zover deze voorwaarden niet in strijd zijn met nationale en Uniebeginselen van openbare aanbesteding;

b) meerdere contracten op basis van dezelfde procedure worden gegund ("multiple sourcing").

2. Indien de uitvoering van de acties het rechtvaardigt en vereist, kan lid 1 ook van toepassing zijn op aanbestedingsprocedures die door begunstigden van subsidies worden gevolgd.

HOOFDSTUK V

Financiële instrumenten

Artikel 14

Soort financiële instrumenten

1. De financiële instrumenten waarin is voorzien bij titel VIII van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 mogen worden gebruikt om entiteiten die acties uitvoeren welke bijdragen aan projecten van

▼B

gemeenschappelijk belang in de zin van de Verordeningen (EU) nr. 1315/2013, (EU) nr. 347/2013 en een verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese netwerken op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur, gemakkelijker toegang te verschaffen tot financiering en dus in de gelegenheid te stellen hun doelstellingen te verwezenlijken. Zij worden ingezet op basis van een voorafgaand onderzoek naar marktonvolkomenheden of suboptimale investeringssituaties, en naar de investeringsbehoeften. De uitvoeringsmodaliteiten en de procedures voor elk financieel instrument staan in deel III van bijlage I bij deze verordening.

2. De totale bijdrage uit de algemene begroting van de Unie voor de financiële instrumenten is ten hoogste 10 % van de in artikel 5, lid 1, bedoelde totale financiële middelen.

3. Alle in Verordening (EG) nr. 680/2007 bedoelde financiële instrumenten en risicodelingsinstrument voor projectobligaties als ingesteld op grond van Besluit nr. 1639/2006/EG kunnen, indien van toepassing en na een voorafgaandelijke evaluatie, worden samengevoegd met die op grond van deze verordening.

De samenvoeging van projectobligaties is afhankelijk van het tussentijdse verslag dat in de tweede helft van 2013 moet worden gemaakt, zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 680/2007 en Besluit nr. 1639/2006/EG. Het initiatief inzake projectobligaties neemt in de jaren 2014 en 2015 een aanvang, tot een maximumbedrag van 230 000 000 EUR. De voortzetting van het initiatief hangt af van onafhankelijke, volledige evaluatie die in 2015 wordt verricht zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 680/2007 en in Besluit nr. 1639/2006/EG. In het licht van deze evaluatie stelt de Commissie, rekening houdend met alle opties, passende wijzigingen van de regelgeving voor, met inbegrip van wetgevingswijzigingen, met name indien de voorspelde marktacceptatie onbevredigend is of indien zich voldoende andere bronnen van schuldfinanciering op lange termijn ontwikkelen.

4. De volgende financiële instrumenten kunnen worden gebruikt:

a) aandeleninstrumenten, zoals investeringsfondsen die tot doel hebben risicokapitaal te verstrekken voor acties die bijdragen aan projecten van gemeenschappelijk belang;

b) leningen en/of garanties die worden gefaciliteerd door op risicodeling gebaseerde instrumenten, inclusief de kredietbevordering van projectobligaties, ter ondersteuning van individuele projecten of gecombineerde projecten, die met eigen middelen door een financiële instelling worden uitgegeven en waarbij de Unie een bijdrage levert tot de aanleg van reserves en de kapitaaltoewijzing.

Artikel 15

Voorwaarden voor het verstrekken van financiële bijstand via financiële instrumenten

1. De acties die met financiële instrumenten worden ondersteund, worden geselecteerd op basis van rijpheid; hierbij moet worden gestreefd naar sectorale diversificatie overeenkomstig de artikelen 3 en 4, en naar geografisch evenwicht tussen de lidstaten. Zij dienen:

▼B

a) een Europese meerwaarde te bieden;

b) te beantwoorden aan de doelstellingen van de Europa 2020-strategie;

c) een hefboomeffect te hebben op de steun van de Unie, eruit bestaande dat beoogd wordt om een globale investering te op gang te brengen, die de Uniebijdrage overeenkomstig de vooraf bepaalde indicatoren in omvang overtreft.

2. De Unie, lidstaten en andere investeerders kunnen de bijdragen van de financiële instrumenten aanvullen met financiële bijstand voor zover de Commissie instemt met de wijzigingen die in verband met de aanvullende bijdrage moeten worden aangebracht in de selectiecriteria voor acties en/of in de investeringsstrategie van het instrument.

3. De financiële instrumenten beogen het multiplierereffect van de uitgaven van de Unie te versterken door bijkomende middelen van particuliere investeerders aan te trekken. De financiële instrumenten kunnen aanvaardbare rendementen genereren waarmee wordt voldaan aan de doelstellingen van andere partners of investeerders, en tevens wordt beoogd de waarde van de uit de Uniebegroting verstrekte middelen te handhaven.

4. De financiële instrumenten op grond van deze verordening kunnen worden gecombineerd met subsidies uit de Uniebegroting.

5. De Commissie mag in de in artikel 17 bedoelde werkprogramma's aanvullende voorwaarden vaststellen, overeenkomstig de specifieke behoeften van de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren.

Artikel 16

Acties in derde landen

Acties in derde landen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van een project van gemeenschappelijk belang mogen met de financiële instrumenten worden ondersteund.

HOOFDSTUK VI

Programmering, uitvoering en controle

Artikel 17

Meerjarenwerkprogramma en/of jaarlijkse werkprogramma's

1. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen voor elke sector van de sectoren vervoer, telecommunicatie en energie een meerjarenwerkprogramma en jaarlijkse werkprogramma's vast. De Commissie kan tevens een meerjarenwerkprogramma en jaarlijkse werkprogramma's voor meer dan één sector vaststellen. De desbetreffende uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

2. De Commissie evalueert de meerjarenwerkprogramma's ten minste halverwege. Het meerjarenwerkprogramma wordt indien nodig door de Commissie bij uitvoeringshandeling herzien. De uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

▼B

3. De Commissie stelt de meerjarenwerkprogramma's voor de in deel I van bijlage I vastgestelde projecten van gemeenschappelijk belang in de sector vervoer vast.

De desbetreffende financiële middelen bedragen 80 tot 85 % van de in artikel 5, lid 1, onder a), vermelde begrotingsmiddelen.

De in deel I van bijlage I vermelde projecten binden de lidstaten niet ten aanzien van hun besluiten inzake programmering. Het besluit om deze projecten ten uitvoer te leggen is een bevoegdheid van de lidstaten en hangt af van de publieke financieringscapaciteit, en van de sociaaleconomische levensvatbaarheid overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

4. De Commissie stelt de jaarlijkse werkprogramma's voor de sectoren vervoer, telecommunicatie en energie vast voor projecten van gemeenschappelijk belang die niet in de meerjarenwerkprogramma's zijn opgenomen.

5. De Commissie bepaalt, bij de vaststelling van de meerjarenwerkprogramma's en de sectorale jaarlijkse werkprogramma's, de selectie- en gunningscriteria overeenkomstig de doelstellingen en prioriteiten die zijn vastgelegd in de artikelen 3 en 4 van deze verordening en in Verordening (EU) nr. 1315/2013, Verordening (EU) nr. 347/2013 of in de toepasselijke verordening betreffende richtsnoeren voor trans-Europese netwerken op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur. Bij het vaststellen van de gunningscriteria houdt de Commissie rekening met de algemene richtsnoeren in deel V van bijlage I bij de onderhavige verordening.

6. In de sector energie wordt in de eerste twee jaarlijkse werkprogramma's bij voorrang aandacht besteed aan projecten van gemeenschappelijk belang en aanverwante acties waarmee wordt beoogd het isolement op energiegebied te doorbreken en knelpunten weg te werken, alsmede de interne energiemarkt te voltooien.

7. De werkprogramma's worden gecoördineerd om de synergie tussen vervoer, energie en telecommunicatie te benutten, met name op het gebied van slimme energienetten, elektrische mobiliteit, intelligente en duurzame vervoersystemen, gezamenlijke doorgangsrechten en koppeling van infrastructuur. De Commissie doet ten minste één multisectorale oproep tot het indienen van voorstellen betreffende acties die op grond van artikel 7, lid 5, voor bijstand in aanmerking komen, en waarvoor de sectoraal toegekende bedragen worden gewogen volgens het sectorale aandeel in de in aanmerking komende uitgaven voor acties die met het oog op CEF-financiering zijn geselecteerd.

Artikel 18

Toekenning van financiële bijstand van de Unie

1. Na iedere in artikel 17 bedoelde, op een meerjarenwerkprogramma of jaarlijks werkprogramma gebaseerde oproep tot het indienen van voorstellen beslist de Commissie volgens de onderzoeksprocedure van artikel 25 hoeveel financiële bijstand wordt toegekend aan de geselecteerde projecten of projectonderdelen daarvan. De Commissie bepaalt onder welke voorwaarden en volgens welke methoden de projecten of projectonderdelen worden uitgevoerd.

▼B

2. De Commissie stelt de begunstigden en de betrokken lidstaten in kennis van de toe te kennen financiële bijstand.

Artikel 19

Jaarlijkse tranches

De Commissie kan de begrotingsvastleggingen in jaarlijkse tranches opdelen. In dat geval houdt zij bij de jaarlijkse vastlegging rekening met de voortgang van de acties waarvoor financiële bijstand is toegekend, met de geraamde behoeften en met de beschikbaarheid van begrotingsmiddelen.

De Commissie deelt het indicatieve tijdschema voor de vastlegging van de jaarlijkse tranches mee aan de betrokken lidstaten en, in het geval van financiële instrumenten, aan de betrokken financiële instellingen.

Artikel 20

Overdracht van jaarlijkse kredieten

Kredieten die aan het einde van het begrotingsjaar waarvoor zij werden uitgetrokken niet zijn gebruikt, worden overeenkomstig Verordening (EU) nr. 966/2012 overgedragen.

Artikel 21

Gedelegeerde handelingen

1. Behoudens de goedkeuring van de betrokken lidstaten, waarin is voorzien bij artikel 172, tweede alinea, VWEU, wordt de Commissie gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van deel I van bijlage I bij deze verordening, in verband met veranderende financieringsprioriteiten in de trans-Europese netwerken en wijzigingen met betrekking tot projecten van gemeenschappelijk belang in de zin van Verordening (EU) nr. 1315/2013. In geval van wijziging van deel I van bijlage I bij deze verordening zorgt de Commissie ervoor:

a) dat de projecten van gemeenschappelijk belang overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1315/2013 waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk binnen het meerjarig financieel kader voor 2014-2020 te realiseren zijn;

b) dat de wijzigingen in overeenstemming zijn met de in artikel 7 van deze verordening bepaalde criteria om voor steun in aanmerking te komen;

c) dat, met betrekking tot deel I van bijlage I bij deze verordening, alle trajecten infrastructuurprojecten omvatten die met het oog op hun realisatie moeten worden opgenomen in een meerjarenwerkprogramma in de zin van artikel 17, lid 3, van deze verordening, zonder dat de het tracé van de corridors van het kernnetwerk wordt gewijzigd.

▼B

2. De Commissie is bevoegd om, overeenkomstig de resultaten van het tussentijdse verslag en van de grondige onafhankelijke evaluatie van de proeffase van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties, bedoeld in Besluit nr. 1639/2006/EG en Verordening (EG) nr. 680/2007, overeenkomstig artikel 26 van deze verordening bij gedelegeerde handeling de in deel III van bijlage I bij deze verordening bepaalde voornaamste voorwaarden en procedures, welke betrekking hebben op respectievelijk het schuldinstrument en het aandeleninstrument in de zin van deel III van bijlage I bij deze verordening, te wijzigen om de opzet en de toepassing ervan in het licht van veranderende marktvoorwaarden te optimaliseren.

Wanneer zij deel III van bijlage I bij deze verordening in de gevallen zoals bepaald in de eerste alinea aanpast, draagt de Commissie er zorg voor dat:

a) de wijzigingen in overeenstemming zijn met de voorschriften van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012, met name de voorafgaande evaluatie die overeenkomstig artikel 140, lid 2, onder f), daarvan wordt uitgevoerd, en

b) de wijzigingen beperkt zijn tot:

i) het in punt I.1, onder a), en I.1, onder b), van deel III van bijlage I bedoelde maximumbedrag van de achtergestelde schuld, dat overeenkomstig artikel 15 wordt aangepast met het oog op sectorale diversificatie en geografisch evenwicht tussen de lidstaten;

ii) het in punt I.1, onder a), van deel III van bijlage I bedoelde maximumbedrag van de niet-achtergestelde schuld dat overeenkomstig artikel 15 wordt aangepast met het oog op sectorale diversificatie en geografisch evenwicht tussen de lidstaten;

iii) de combinatie met andere financieringsbronnen, in de zin van punt I.3 en punt II.3 van deel III van bijlage I;

iv) de keuze van de entiteiten, in de zin van de punten I.4 en II.4 van deel III van bijlage I; en

v) de prijsstelling en de verdeling van risico's en opbrengsten, in de zin van de punten I.6 en II.6 van deel III van bijlage I.

3. De Commissie is bevoegd om in de sector vervoer, binnen het kader van de in artikel 3 bepaalde algemene doelstellingen en de in artikel 4, lid 2, bepaalde sectorale doelstellingen, overeenkomstig artikel 26 bij gedelegeerde handeling nader te bepalen welke financieringsprioriteiten in de in artikel 17 bedoelde werkprogramma's gedurende de looptijd van de CEF moeten gelden voor in aanmerking komende acties in de zin van artikel 7, lid 2. De Commissie stelt tegen 22 december 2014 een gedelegeerde handeling vast.

4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om het in artikel 14, lid 2, bedoelde maximumbedrag tot ten hoogste 20 % te verhogen, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

▼B

i) de in 2015 uitgevoerde evaluatie van de proeffase van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties een positieve uitkomst oplevert; en

ii) de opname van de financiële instrumenten meer dan 8 % van de voor projecten aangegane contractuele verplichtingen vertegenwoordigt.

5. De Commissie is bevoegd om, indien het nodig blijkt met meer dan vijf procentpunten af te wijken van de toewijzing voor een bepaalde doelstelling inzake vervoer, overeenkomstig artikel 26 bij gedelegeerde handeling de in deel III van bijlage I vastgelegde indicatieve percentages te wijzigen.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om, in het licht van de tussentijdse evaluatie van deze verordening of de conclusies die uit de toepassing ervan worden getrokken, wijzigingen aan te brengen in de in deel V van bijlage I vervatte lijst van algemene instructies voor het vaststellen van de gunningscriteria. Zij doet dit op een wijze die verenigbaar is met de respectieve sectorale richtsnoeren.

Artikel 22

Verantwoordelijkheid van begunstigden en lidstaten

Onverminderd de verplichtingen waaraan de subsidiebegunstigden krachtens de selectievoorwaarden moeten voldoen, stellen de begunstigden en de lidstaten, binnen hun respectieve verantwoordelijkheden, alles in het werk om de projecten van gemeenschappelijk belang uit te voeren waarvoor zij in het kader van deze verordening financiële bijstand van de Unie hebben gekregen.

De lidstaten oefenen in nauwe samenwerking met de Commissie technisch toezicht en financiële controle op de acties uit, en certificeren dat de uitgaven in verband met het project of het projectonderdeel daarvan zijn betaald en dat de betaling in overeenstemming met de desbetreffende voorschriften is gebeurd. De lidstaten kunnen de Commissie verzoeken aan de controles en inspecties ter plaatse deel te nemen.

De lidstaten verstrekken de Commissie, in voorkomend geval met behulp van een interactief geografisch en technisch informatiesysteem, jaarlijks voortgangsinformatie over de uitvoering van de projecten van gemeenschappelijk belang en van de desbetreffende investeringen, inclusief het steunbedrag dat met het oog op de doelstellingen in verband met klimaatverandering is gebruikt. De informatie over de specifieke projecten in het kader van de CEF wordt door de Commissie openbaar gemaakt en ten minste jaarlijks geactualiseerd.

Artikel 23

Naleving van het beleid en het recht van de Unie

Voor financiële steun op grond van deze verordening komen alleen acties in aanmerking die in overeenstemming zijn met het recht en het toepasselijke beleid van de Unie.

▼B

Artikel 24

Bescherming van de financiële belangen van de Unie

1. De Commissie neemt passende maatregelen ter bescherming van de financiële belangen van de Unie tijdens de uitvoering van de bij deze verordening gefinancierde acties, door middel van maatregelen ter preventie van fraude, corruptie en andere onwettige activiteiten, effectieve controles en, bij ontdekking van onregelmatigheden, terugvordering van ten onrechte uitbetaalde bedragen alsmede, in voorkomend geval, toepassing van doeltreffende, evenredige en afschrikkende administratieve en financiële sancties.

2. De Commissie of haar vertegenwoordigers en de Rekenkamer kunnen, op basis van documenten of ter plaatse, audits uitvoeren bij alle subsidiebegunstigden, uitvoeringsorganen en contractanten en subcontractanten die op grond van deze verordening middelen van de Unie hebben ontvangen.

3. Het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) kan, overeenkomstig de bepalingen en procedures die zijn vastgesteld bij Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en Verordening (Euratom, EG) nr. 2185/96 van de Raad ([2]), een onderzoek instellen, en met name controles en inspecties ter plaatse verrichten, teneinde na te gaan of er, in verband met een subsidieovereenkomst of een subsidiebesluit of een op grond van deze verordening gefinancierd contract, sprake is van fraude, corruptie of andere illegale activiteiten die gevolgen hebben voor de financiële belangen van de Europese Unie.

4. Onverminderd de leden 1, 2 en 3 worden, in samenwerkingsovereenkomsten met derde landen en internationale organisaties, subsidieovereenkomsten en subsidiebesluiten en contracten die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening, bepalingen opgenomen waarbij aan de Commissie, de Rekenkamer en OLAF uitdrukkelijk het recht wordt verleend overeenkomstig hun respectieve bevoegdheid dergelijke audits uit voeren en onderzoek in te stellen.

TITEL II

ALGEMENE EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 25

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Coördinatiecomité van de CEF. Het comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

([1]) Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 september 2013 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor Fraudebestrijding (OLAF) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (Euratom) nr. 1074/1999 van de Raad (PB L 248 van 18.9.2013, blz. 1).

([2]) Verordening (Euratom, EG) nr. 2185/96 van de Raad van 11 november 1996 betreffende de controles en verificaties ter plaatse die door de Commissie worden uitgevoerd ter bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen tegen fraudes en andere onregelmatigheden (PB L 292 van 15.11.1996, blz. 2).

▼B

3. Het comité zorgt voor horizontaal toezicht op de in artikel 17 bedoelde werkprogramma's, teneinde te garanderen dat deze coherent zijn en dat intersectorale synergie wordt aangeduid, benut en geëvalueerd tussen de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren. Het streeft er in het bijzonder naar die werkprogramma's te coördineren, zodat multisectorale oproepen tot het indienen van voorstellen kunnen worden gedaan.

Artikel 26

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 21 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2020.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 21 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. De termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 27

Evaluatie

1. Uiterlijk op 31 december 2017 bereidt de Commissie, in samenwerking met de betrokken lidstaten en begunstigden, een evaluatieverslag voor ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad op, betreffende de verwezenlijking van de beoogde resultaten en het beoogde effect van alle maatregelen, de efficiëntie bij het gebruik van de middelen, en de Europese meerwaarde van het CEF, met het oog op het nemen van besluiten over het verlengen, wijzigen of opschorten van de maatregelen. Tijdens de evaluatie gaat de Commissie ook na of er ruimte is voor vereenvoudiging en bekijkt zij de interne en externe samenhang van de maatregelen, de blijvende relevantie van alle doelstellingen en de bijdrage ervan aan de Unieprioriteiten inzake slimme, duurzame en inclusieve groei, waaronder het effect op de economische, sociale en territoriale samenhang. Het evaluatieverslag omvat een beoordeling van de door de Commissie tot stand gebrachte schaalvoordelen op financieel, technisch en personeel niveau bij het beheer van de CEF en, in voorkomend geval, van het aantal projecten waarbij intersectorale synergie wordt benut. In het evaluatieverslag wordt tevens ingegaan hoe financiële instrumenten doeltreffender kunnen worden gemaakt. In het evaluatieverslag wordt rekening gehouden de resultaten inzake het langetermijneffect van eerdere maatregelen.

▼B

2. In de CEF wordt rekening gehouden met de onafhankelijke, grondige evaluatie van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties, die in 2015 uitgevoerd zal worden. Uitgaande van deze evaluatie beoordelen de Commissie en de lidstaten de relevantie van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties, evenals de mate waarin het volume van de investeringen in prioritaire projecten erdoor toeneemt en de uitgaven van de Unie efficiënter worden besteed.

3. De Commissie verricht in nauwe samenwerking met de lidstaten en de begunstigden een evaluatie achteraf. Bij de evaluatie achteraf worden de effectiviteit en efficiëntie van de CEF en het effect ervan op de economische, sociale en territoriale cohesie onderzocht, alsmede de bijdrage ervan tot het verwezenlijken van de Unieprioriteiten inzake slimme, duurzame en inclusieve groei, en de schaal en de resultaten van de steun die met het oog op de doelstellingen inzake klimaatverandering is gebruikt.

4. Bij de evaluatie wordt rekening gehouden met de vooruitgang gemeten aan de hand van de in de artikelen 3 en 4 vermelde indicatoren.

5. De Commissie deelt de conclusies van de evaluatie mee aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's.

6. De Commissie en de lidstaten, bijgestaan door de andere mogelijke begunstigden, kunnen besluiten de wijze waarop de projecten zijn uitgevoerd, alsook het effect van de uitvoering te evalueren, om te beoordelen of de doelstellingen, waaronder die op het gebied van milieubescherming, zijn verwezenlijkt.

7. De Commissie kan een lidstaat die betrokken is bij een project van gemeenschappelijk belang verzoeken een specifieke evaluatie van de op grond van deze verordening gefinancierde acties en bijbehorende projecten in te dienen of, voor zover passend, de voor de evaluatie van deze projecten vereiste informatie en assistentie te verstrekken.

Artikel 28

Informatie, communicatie en publiciteit

1. De begunstigden en, voor zover passend, de lidstaten zien erop toe dat aan de steunverlening in het kader van deze verordening passende bekendheid wordt gegeven en dat zij transparant is, zodat het publiek wordt geïnformeerd over de rol die de Unie speelt bij de uitvoering van de projecten.

2. De Commissie onderneemt informatie- en communicatieacties met betrekking tot de projecten en resultaten van de CEF. De middelen die op grond van artikel 5, lid 2, voor communicatieacties zijn uitgetrokken, worden tevens besteed aan de institutionele voorlichting over de politieke prioriteiten van de Unie, voor zover zij verband houden met de algemene doelstellingen vermeld in artikel 3.

▼B

Artikel 29

Wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010

Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt als volgt gewijzigd:

De bijlage bij Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt vervangen door de tekst van bijlage II bij deze verordening. Bijgevolg blijven de herziene corridors voor goederenvervoer per spoor onderworpen aan Verordening (EU) nr. 913/2010.

Artikel 30

Overgangsbepalingen

Deze verordening laat onverlet dat niet geheel uitgevoerde projecten en door de Commissie verstrekte financiële bijstand krachtens de Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010, of van elk ander recht dat op 31 december 2013 op de steunverlening van toepassing is, dienovereenkomstig voortgezet, gewijzigd en zelfs geheel of gedeeltelijk ingetrokken kunnen worden.

Artikel 31

Intrekking

Onverminderd artikel 30 van deze verordening, worden de Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 met ingang van 1 januari 2014 ingetrokken.

Artikel 32

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2014.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

BIJLAGE I

DEEL I

LIJST VAN VOORAF GESELECTEERDE PROJECTEN OP HET KERNNETWERK IN DE SECTOR VERVOER

1. **Horizontale prioriteiten**

Innovatief beheer en diensten	Gemeenschappelijk Europees luchtruim - Sesar-systeem
Innovatief beheer en diensten	Telematicatoepassingen - systemen voor vervoer over de weg, per spoor en over de binnenwateren, en voor de zeescheepvaart (ITS, ERTMS, RIS en VTMIS)
Innovatief beheer en diensten	Zeehavens van het kernnetwerk, maritieme snelwegen en luchthavens, veilige en beveiligde infrastructuur
Nieuwe technologieën en innovatie	Nieuwe technologieën en innovatie overeenkomstig artikel 33, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) nr. 1315/2013

2. **Corridors van het kernnetwerk**

Oostzee – Adriatische Zee

TRACÉ:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Gdynia - Katowice	Spoor	Werken
Gdynia, Gdańsk	Havens	Havenverbindingen, (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms
Warszawa - Katowice	Spoor	Werken
Wroclaw - Poznań - Szczecin/Świnoujście	Spoor	Werken
Świnoujście, Szczecin	Haven	Havenverbindingen
Bielsko Biala - Žilina	Wegvervoer	Werken
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Spoor	Werken, met name de grensoverschrijdende tracés PL-CZ, CZ-AT, PL-SK, SK-AT, lijn Brno-Přerov; (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms en verbindingen tussen spoor en luchthaven

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Spoor	Gedeeltelijk aanleg van nieuwe lijnen (Semmering-basistunnel en Koralm-spoorlijn), spoormodernisering; werken aan de gang; (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms; modernisering van de bestaande dubbelspoorlijn tussen Udine - Cervignano en Triëst
Graz - Maribor - Pragersko	Spoor	Studies en werken voor een tweede spoor
Trieste, Venenezia, Ravenna, Koper	Havens	Havenverbindingen, (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms

Noordzee – Oostzee

TRACÉ:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

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

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Helsinki - Tallinn	Havens, maritieme snelwegen	Havenverbindingen, (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms met interconnecties, ijsbreekcapaciteit, maritieme snelwegen
Tallinn - Rīga - Kaunas - Warschau	Spoor	(Gedetailleerde) studies voor nieuwe volledig interoperabele lijn met UIC-normaalspoorbreedte; werken aan de nieuwe lijn vangen aan vóór 2020; modernisering en nieuwe lijn op Pools grondgebied, spoorverbindingen tussen luchthavens en havens, terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer, maritieme snelwegen
Ventspils - Rīga	Spoor	Modernisering, havenverbindingen, maritieme snelwegen
Klaipeda - Kaunas	Spoor	Modernisering, havenverbindingen, maritieme snelwegen
Kaunas - Vilnius	Spoor	Modernisering, verbindingen tussen luchthavens, terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer

▼B

Corridor Via Baltica	Wegvervoer	Werken aan grensoverschrijdende tracés (EE, LV, LT, PL)
BY-grens - Warszawa - Poznań - Pools-Duitse grens	Spoor	Werken aan bestaande lijn, studies voor hogesnelheidslijn
PL-grens - Berlin - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Spoor	Studies en modernisering diverse tracés (Amsterdam - Utrecht - Arnhem; Hannover - Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Spoor	Studies en werken
Berlin - Magdeburg - Hannover, Mittellandkanal, West-Duitse kanalen, Rijn, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Binnenwateren	Studies, werken aan betere bevaarbaarheid en modernisering waterwegen en sluizen
Sluizen Amsterdam en Amsterdam - Rijnkanaal	Binnenwateren	Studies sluizen aan de gang; haven: verbindingen (studies en werken, met inbegrip van modernisering Beatrixsluis)

Middellandse Zeegebied

TRACÉ:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

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

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA-grens

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Algeciras - Madrid	Spoor	Studies aan de gang, werken moeten vóór 2015 aanvangen, voltooiing voor 2020 gepland.
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Spoor	Studies en werken
Madrid - Zaragoza - Barcelona	Spoor	Modernisering bestaande lijnen (spoorbreedte, rangeerterreinen, perrons)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Spoor	Aanleg tussen 2014 -2020
Barcelona	Haven	Spoorverbindingen met haven en luchthaven
Barcelona - Perpignan	Spoor	Grensoverschrijdend tracé, werken aan de gang, nieuwe lijn in 2015 voltooid, modernisering bestaande lijn (spoorbreedte, rangeerterreinen, perrons)
Perpignan - Montpellier	Spoor	Ringweg Nîmes-Montpellier operationeel in 2017, Montpellier-Perpignan in 2020

▼B

Lyon	Spoor	Wegwerken knelpunten in Lyon: studies en werken
Lyon - Avignon - Marseille	Spoor	Modernisering
Lyon - Turino	Spoor	Grensoverschrijdend tracé, werken basistunnel; studies en werken toegangswegen
Milano - Brescia	Spoor	Gedeeltelijk modernisering, gedeeltelijk nieuwe hogesnelheidslijn
Brescia - Venetië - Trieste	Spoor	Aanvang werkzaamheden vóór 2014 op verschillende tracés, in samenhang met modernisering op overlappende trajecten zoals in de corridor Oostzee-Adriatische Zee
Milano - Cremona - Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste	Binnenwateren	Studies en werken
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Binnenhavens	Havenverbindingen, (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms
Trieste - Divača	Spoor	Studies en gedeeltelijke modernisering aan de gang; grensoverschrijdend tracé zal na 2020 klaar zijn
Koper - Divača - Ljubljana - Pragersko	Spoor	Studies en modernisering/gedeeltelijk nieuwe lijn
Rijeka - Zagreb - Budapest	Spoor	Studies en werken (met name aanleg van een nieuw spoor en een tweede spoor tussen Rijeka en de Kroatisch-Hongaarse grens)
Rijeka	Haven	Modernisering en ontwikkeling van infrastructuur, ontwikkeling van multimodale platforms en verbindingen
Ljubljana - Zagreb	Spoor	Studies en werken
Ljubljana-knooppunt	Spoor	Spoorwegknooppunt Ljubljana, inclusief multimodaal platform; spoorverbinding luchthaven
Pragersko - Zalalövö	Spoor	Grensoverschrijdend tracé: studies, aanvang werken vóór 2020
Lendava - Letenye	Wegvervoer	Grensoverschrijdende modernisering
Boba - Székesfehérvár	Spoor	Modernisering
Budapest - Miskolc - UA-grens	Spoor	Modernisering
Vásárosnamény - UA-grens	Wegvervoer	Grensoverschrijdende modernisering

Oriënt/Oostelijke Middellandse Zee

TRACÉ:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník /Praha – Kolín

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

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – TR-grens

Sofia – Thessaloniki – Athíne – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athíne – Patras/Igoumenitsa

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Dresden - Praha	Spoor	Studies voor hogesnelheidslijn
Praha	Spoor	Modernisering, ringweg voor vrachtverkeer; spoorverbinding luchthaven
Hamburg - Dresden - Praha - Pardubice	Binnenwateren	Studies van de Elbe en de Vltava, werken voor een betere bevaarbaarheid en modernisering
Děčín-sluizen	Binnenwateren	Studies
Praha - Brno - Břeclav	Spoor	Modernisering, inclusief spoorwegknooppunt Brno en multimodaal platform
Břeclav - Bratislava	Spoor	Grensoverschrijdend, modernisering
Bratislava - Hegyeshalom	Spoor	Grensoverschrijdend, modernisering
Mosonmagyaróvár - SK-grens	Wegvervoer	Grensoverschrijdende modernisering
Tata - Biatorbágy	Spoor	Modernisering
Budapest - Arad - Timişoara - Calafat	Spoor	Modernisering in HU bijna afgerond, in RO aan de gang
Vidin - Sofia - Burgas/TR-grens Sofia - Thessaloniki - Athína/ Piraeus	Spoor	Studies en werken Vidin - Sofia - Thessaloniki - Athina; Modernisering Sofia - Burgas/TR-grens
Vidin - Craiova	Wegvervoer	Grensoverschrijdende modernisering
Thessaloniki, Igoumenitsa	Haven	Moderniseringen ontwikkeling van de infrastructuur, multimodale verbindingen
Athina/Piraeus/Heraklion - Lemesos	Havens, maritieme snelwegen	Havencapaciteit en multimodale verbindingen
Lemesos - Lefkosia	Havens, multimodale platforms	Modernisering van modale verbinding, met inbegrip van de ringweg Lefkosia zuid, studies en werken, verkeersbeheersystemen
Lefkosia - Larnaca	Multimodale platforms	Multimodale verbindingen en telematicatoepassingssystemen

▼B

Patras	Haven	Havenverbindingen, (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms
Athíne - Patras	Spoor	Studies en werken, havenverbindingen

Scandinavië – Middellandse Zee

TRACÉ:

RUgrens – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

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

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

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Hamina/Kotka - Helsinki	Haven, spoor	Havenverbindingen, spoorwegmodernisering, ijsbreekcapaciteit
Helsinki	Spoor	Spoorverbinding luchthaven
RU-grens - Helsinki	Spoor	Werken aan de gang
Helsinki - Turku	Spoor	Modernisering
Turku/Naantali - Stockholm	Havens, maritieme snelwegen	Havenverbindingen, ijsbreekcapaciteit
Stockholm - Malmö (Noordse driehoek)	Spoor	Werken aan bepaalde tracés zijn aan de gang
Trelleborg - Malmö - Göteborg - NO-grens	Spoor, haven, maritieme snelwegen	Werken, multimodale platforms en verbindingen tussen haven en achterland
Fehmarn	Spoor	Studies aan de gang, aanleg van de vaste verbinding Fehmarn Belt vangt aan in 2015
København - Hamburg via Fehmarn: toegangsroutes	Spoor	DK toegangsroutes voltooid in 2020, afwerking DE toegangsroutes in twee fasen: elektrificatie één spoor met voltooiing van de vaste verbinding, en dubbel spoor zeven jaar later
Rostock	Havens, maritieme snelwegen	Spoorverbindingen havens; veerboten met lage CO2-uitstoot; ijsbreekcapaciteit
Rostock - Berlijn - Nürnberg	Spoor	Studies en modernisering
Hamburg/Bremen - Hannover	Spoor	Studies aan de gang

▼B

Halle/Leipzig - Nürnberg	Spoor	Werken aan de gang, voltooid in 2017
München - Wörgl	Spoor	Toegang tot Brenner-basistunnel en grensoverschrijdend tracé: studies
Brenner-basistunnel	Spoor	Studies en werken
Fortezza - Verona	Spoor	Studies en werken
Napoli - Bari	Spoor	Studies en werken
Napoli - Reggio Calabria	Spoor	modernisering
Verona - Bologna	Spoor	Modernisering aan de gang
Ancona, Napels, Bari, La Spezia, Livorno, Igoumenitsa, Patras	Havens	Havenverbindingen, (verdere) ontwikkeling van multimodale platforms
Messina - Catania - Augusta/Palermo	Spoor	Modernisering (resterende tracés)
Palermo/Taranto - Valletta/Marsaxlokk	Havens, maritieme snelwegen	Havenverbindingen
Valletta - Marsaxlokk	Haven, luchthaven	Modernisering van de modale verbinding, met inbegrip van Marsaxlokk-Luqa-Valletta
Bologna - Ancona	Spoor	Modernisering

Rijn – Alpen

TRACÉ:

Genua – Milano – Lugano – Basel

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

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

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Genova	Haven	Havenverbindingen
Genova - Milaan/Novara - CH-grens	Spoor	Studies; werken vangen aan vóór 2020
Basel - Antwerpen/Rotterdam - Amsterdam	Binnenwateren	Werken aan betere bevaarbaarheid
Karlsruhe - Basel	Spoor	Werken aan de gang
Frankfurt - Mannheim	Spoor	Studies aan de gang
Liège	Spoor	Spoorverbinding haven en luchthaven
Rotterdam - Zevenaar	Spoor	Studies aan de gang, modernisering

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Spoor	Werken aan de gang
Zeebrugge - Gent - Antwerpen - DE-grens	Spoor	Modernisering

Atlantische Oceaan

TRACÉ:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Hogesnelheidsspoorlijn Sines/Lisboa - Madrid	Spoor, havens	Studies en werken aan de gang, modernisering van modale verbinding havens van Sines/Lisboa
Hogesnelheidsspoorlijn Porto - Lisboa	Spoor	Studies aan de gang
Spoorverbinding Aveiro - Salamanca - Medina del Campo	Spoor	Grensoverschrijdend: werken aan de gang
Spoorverbinding Bergara - San Sebastian - Bayonne	Spoor	Voltooiing naar verwachting in 2016 in Spanje, in 2020 in Frankrijk
Bayonne - Bordeaux	Spoor	Publieke raadpleging aan de gang
Bordeaux - Tours	Spoor	Werken aan de gang
Parijs	Spoor	Zuidelijke hogesnelheidsringweg
Baudrecourt - Mannheim	Spoor	Modernisering
Baudrecourt - Straatsburg	Spoor	Werken aan de gang, voltooid in 2016
Le Havre - Parijs	Binnenwateren	Modernisering
Le Havre - Parijs	Spoor	Studies, modernisering
Le Havre	Haven, spoor	Studies en werken voor havencapaciteit, maritieme snelwegen en verbindingen

Noordzee – Middellandse Zee

TRACÉ:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/Londen/Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxemburg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Corcaigh/Cork - Baile Átha Cliath/Dublin - Belfast	Spoor	Studies en werken; verbindingen in Baile Átha Cliath/Dublin (DART)
Belfast	Haven, multimodale verbindingen	Modernisering
Glasgow - Edinburgh	Spoor	Modernisering
Manchester - Liverpool	Spoor	Moderniseringen elektrificatie, met inbegrip van de Northern Hub
Birmingham - Reading - Southampton	Spoor	Moderniseringvan de vrachtvervoerslijn
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Havens, spoor	Studies en werken voor havencapaciteit, maritieme snelwegen en verbindingen
Dukerque	Haven	Verdere ontwikkeling van multimodale platforms en verbindingen
Calais - Paris	Spoor	Voorbereidende studies
Bruxelles/Brussel	Spoor	Studies en werken (noord-zuidverbinding voor conventionele en hogesnelheidstreinen)
Felixstowe - Midlands	Spoor, haven, multimodale platforms	Spoormodernisering, havenverbindingen en multimodale platforms
Maas, met inbegrip van de Maaswerken	Binnenwateren	Modernisering
Albertkanaal/Kanaal Bocholt-Herentals	Binnenwateren	Modernisering
Rijn-Schelde-corridor: Volkeraksluizen en Kreekraksluizen, Krammersluizen en Sluizen Hansweert	Binnenwateren	Sluizen: studies aan de gang
Terneuzen	Maritiem	Sluizen: studies aan de gang; werken
Terneuzen - Gent	Binnenwateren	Studies, modernisering
Zeebrugge	Haven	Sluizen: studies, verbindingen (studies en werken)
Antwerpen	Maritiem, haven, spoor	Sluizen: studies aan de gang; haven: verbindingen (met inbegrip van een tweede spoorverbinding met de haven van Antwerpen)
Rotterdam - Antwerpen	Spoor	Modernisering van de goederenspoorlijn

▼B

Kanaal Seine Nord; Seine - Schelde	Binnenwateren	Studies en werken; modernisering met inbegrip van grensoverschrijdende en multimodale verbindingen
Dunkerque - Lille	Binnenwateren	Studies aan de gang
Antwerpen, Bruxelles/Brussel, Charleroi	Binnenwateren	Modernisering
Modernisering waterwegen in Wallonië	Binnenwateren	Studies, modernisering, intermodale verbindingen
Bruxelles/Brussel - Luxembourg - Strasbourg	Spoor	Werken aan de gang
Antwerpen - Namen - LUX-grens - FR-grens	Spoor	Modernisering van de goederenspoorlijn
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Spoor	Modernisering
Spoorverbindingen Luxemburg - Dijon - Lyon (TGV Rijn - Rhône)	Spoor	Studies en werken
Lyon	Spoor	Oostelijke ringweg: studies en werken
Kanaal Saône-Moezel/Rijn	Binnenwateren	Voorbereidende studies aan de gang
Rhône	Binnenwateren	Modernisering
Haven van Marseille-Fos	Haven	Verbindingen en multimodale terminals
Lyon - Avignon - haven van Marseille -Fos	Spoor	Modernisering

Rijn – Donau

TRACÉ:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA-grens

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

VOORAF GESELECTEERDE TRACÉS, MET INBEGRIP VAN PROJECTEN:

Spoorverbinding Strasbourg - Kehl Appenweier	Spoor	Werken Appenweier-verbinding
Karlsruhe - Stuttgart - München	Spoor	Studies en werken aan de gang
Ostrava/Přerov - Žilina - Košice - UA-grens	Spoor	Modernisering, multimodale platforms

▼B

Zlín - Žilina	Wegvervoer	Grensoverschrijdend tracé
München - Praha	Spoor	Studies en werken
Nürnberg - Praha	Spoor	Studies en werken
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Spoor	Studies en werken aan de gang
Salzburg - Wels	Spoor	Studies
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Spoor	Studies en werken
Spoorverbinding Wels - Wien	Spoor	Voltooiing in 2017 verwacht
Wien - Bratislava / Wien - Boedapest / Bratislava - Budapest	Spoor	Studies hogesnelheidslijn (met inbegrip van aanpassing van de verbindingen tussen de drie steden)
Budapest - Arad	Spoor	Studies voor een hogesnelheidsnet tussen Boedapest en Arad
Komárom - Komárno	Binnenwateren	Studies en werken voor grensoverschrijdende brug
Arad - Brašov - Bucureşti - Constana	Spoor	Modernisering van specifieke tracés; studies hogesnelheidsspoor
Main - Main-Donau-kanaal	Binnenwateren	Studies en werken met betrekking tot diverse tracés en knelpunten; binnenhavens: multimodale interconnectie met het spoorwegnet
Slavonski Brod	Haven	Studies en werken
Giurgiu, Galaţi	Haven	Verdere ontwikkeling van multimodale platforms en verbindingen met achterland: studies en werken
Donau (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	Binnenwateren	Studies en werken met betrekking tot diverse tracés en knelpunten; binnenhavens: multimodale verbindingen
Sava	Binnenwateren	Studies en werken betreffende tracés en knelpunten (met name grensoverschrijdende brug)
Bucureşti - Dunăre kanaal	Binnenwateren	Studies en werken
Constanţa	Haven, maritieme snelwegen	Verbindingen met de haven, maritieme snelwegen (inclusief ijsbreekcapaciteit)
Craiova - Bucureşti	Spoor	Studies en werken

3. **Andere tracés van het kernnetwerk**

Sofia tot de Fyrom grens	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies aan de gang
Sofia tot de Servische grens	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies aan de gang
Timişoara - Servische grens	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies aan de gang
Wrocław - Praha	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies

▼B

Nowa Sól - Hradec Králové	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Werken
Brno - AT-grens	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Modernisering
Budapest - Zvolen	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Modernisering
Budapest - SRB-grens	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies
Bothnische Corridor: Luleå - Oulu	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies en werken
Iaşi - MD-grens	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies aan de gang; werken
Suceava - UA-grens	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies en werken
Prioritaire projecten in de zin van bijlage III bij Besluit 661/2010 (Praag - Linz, nieuwe spoorverbinding met grote capaciteit: door centraal deel van Pyreneeën, "IJzeren Rijn" (Rheidt - Antwerpen))	Grensoverschrijdend	Spoor	Studies aan de gang
TârguNeamt - Ungheni	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Modernisering
Marijampole - Kybartai (LT/RU-grens)	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Modernisering
Vilnius - LT/BY-grens	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Modernisering
Ioannina - Kakavia (EL/AL-grens)	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Studies
Kleidi - Polikastro - Evzonoi (EL/Fyrom-grens)	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Modernisering
Serres - Promahonas - EL/BG-grens	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Werken aan de gang
Alexandroupoli - Kipoi EL/TR-grens	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Studies en werken
Dubrovnik - HR/ME-grens	Grensoverschrijdend	Wegvervoer	Werken
Kędzierzyn Koźle - Chałupki-granica	Grensoverschrijdend	Spoor	Werken
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Knelpunt	Spoor, maritieme snelwegen	Werken aan de gang (met name havens en multimodale platforms)
Frankfurt - Fulda - Erfurt - Berlin	Knelpunt	Spoor	Studies
Rail Egnatia	Knelpunt	Spoor	Studies aan de gang
Sundsvall - Umeå - Luleå	Knelpunt	Spoor	Studies en werken
Zagreb - SR-grens	Knelpunt	Spoor	Studies en werken
A Coruña - Madrid (hogesnelheidstrein personenvervoer)	Knelpunt	Spoor	Werken aan de gang

▼B

Stockholm - Gävle - Sundsvall	Ander kernnetwerk	Spoor	Werken
Mjölby - Hallsberg - Gävle	Ander kernnetwerk	Spoor	Werken
Bothnische Golf - Kiruna -NO-grens	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies en werken
Milford Haven - Swansea - Cardiff	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering
Spoorverbinding Sionainn/ Shannon - Faing/Foynes - Gabhal Luimnigh / Limerick Junction	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies
Hogesnelheidsspoor 2	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies en werken voor een nieuwe hogesnelheidslijn Londen - Midlands
Oekraïens-Poolse grens - Krakau - Katowice - Wrocław - Dresden	Ander kernnetwerk	Spoor	Werken
Riga - RU/BY-grens	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering
Vilnius - BY-grens	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering, verbinding luchthaven
Klaipeda - Kaunas	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering
Tallinn - Tartu - Koidula -RU-grens	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering
Marseille - Toulon - Nice - Ventimiglia - Genua	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies hogesnelheidsspoor
Bordeaux - Toulouse	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies hogesnelheidsspoor
Helsinki - Oulu	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering van tracés
Bilbao - Pamplona - Zaragoza - Sagunto	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies en werken
Brunsbüttel - Kiel (Nord-Ostsee-kanaal)	Ander kernnetwerk	Binnenwateren	Optimalisering van de navigatiestatus
Cardiff - Bristol - London	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering, met inbegrip van Crossrail
Alba-Iulia - Turda - Dej - Suceava - Pașcani - Iași	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies en werken
București - Buzău	Ander kernnetwerk	Spoor	Verbetering en reparatie spoorweginfrastructuur en verbindingen met het achterland
Ruhrgebied - Münster - Osnabrück - Hamburg	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering tracé Münster-Lünen (dubbelspoor)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies en werken
Ploieşti - Suceava	Ander kernnetwerk	Spoor	Studies
Heraklion	Ander kernnetwerk	Luchthaven, gecombineerde vervoers-infrastructuur /systemen	Studie en aanleg, modernisering en ontwikkeling van infrastructuur, multimodale verbindingen
Huelva - Sevilla	Ander kernnetwerk	Spoor	Werken aan de gang
Fredericia - Frederikshavn	Ander kernnetwerk	Spoor	Modernisering, met inbegrip van elektrificatie
Barcelona - Valencia - Livorno	Ander kernnetwerk	Maritieme snelwegen	Modernisering

DEEL II

LIJST VAN PRIORITAIRE INFRASTRUCTUURCORRIDORS EN GEBIEDEN IN DE SECTOR ENERGIE

1. **Prioritaire elektriciteitscorridors**

(1) Offshore-elektriciteitsnetwerk in de noordelijke zeeën (NSOG) ontwikkeling van een geïntegreerd offshore-elektriciteitsnetwerk en de daaraan gekoppelde interconnectoren in de Noordzee, de Ierse Zee, het Kanaal, de Oostzee en de naburige wateren om elektriciteit uit hernieuwbare offshore-energiebronnen te transporteren naar verbruik- en opslagcentra en om de grensoverschrijdende uitwisseling van elektriciteit te bevorderen.

Betrokken lidstaten: België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Luxemburg, Nederland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk;

(2) Noord-zuid elektriciteitsinterconnecties in West-Europa (NSI-West Electricity): interconnecties tussen lidstaten van de regio onderling en met de mediterrane regio, met inbegrip van het Iberisch schiereiland, met name met het oog op de integratie van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen en de versterking van de interne netwerkinfrastructuren om de marktintegratie in de regio te bevorderen.

Betrokken lidstaten: België, Duitsland, Frankrijk, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Malta, Oostenrijk, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk;

(3) Noord-zuid-elektriciteitsinterconnecties in centraal Oost-Europa en Zuidoost-Europa (NSI East Electricity) interconnecties en interne lijnen in de richtingen noord-zuid en oost-west met het oog op de voltooiing van de interne markt en de integratie van uit hernieuwbare bronnen opgewekte elektriciteit.

Betrokken lidstaten: Bulgarije, Cyprus, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Italië, Kroatië, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië;

(4) Interconnectieplan voor de energiemarkt in het Oostzeegebied, wat elektriciteit betreft (BEMIP Electricity): interconnecties tussen lidstaten in de Oostzeeregio en dienovereenkomstige versterking van de interne netwerkinfrastructuur teneinde het isolement van de Oostzeelanden te beëindigen en de marktintegratie te bevorderen, onder andere door aan te sturen op de integratie van uit hernieuwbare bronnen opgewekte energie in de regio;

Betrokken lidstaten: Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Letland, Litouwen, Polen en Zweden.

▼B

2. **Prioritaire gascorridors**

(1) Noord-zuid-gasverbindingen in West-Europa (NSI West Gas): gasinfrastructuur voor noord-zuid-gasstromen in West-Europa met het oog op verdere diversificatie van de voorzieningsroutes en uitbreiding van de leverbaarheid van gas op korte termijn.

Betrokken lidstaten: België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Ierland, Italië, Luxemburg, Malta, Nederland, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk;

(2) Noord-zuid-gasinterconnecties in centraal Oost-Europa en Zuidoost-Europa (NSI East Gas): gasinfrastructuur voor regionale verbindingen tussen en in de Oostzeeregio, de Adriatische en Egeïsche Zee, de oostelijke Middellandse Zee en de Zwarte Zee, en om de diversificatie en de zekerheid van de gasvoorziening te versterken.

Betrokken lidstaten: Bulgarije, Cyprus, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Italië, Kroatië, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië;

(3) Zuidelijke gascorridor (SGC): infrastructuur voor de transmissie van gas van het Kaspische Zeebekken, Centraal-Azië, het Midden-Oosten en het bekken van de oostelijke Middellandse Zee naar de Unie teneinde de diversificatie van de gasvoorziening te versterken.

Betrokken lidstaten: Bulgarije, Cyprus, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Kroatië, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië;

(4) Interconnectieplan voor de energiemarkt in het Oostzeegebied, wat gas betreft (BEMIP Gas): gasinfrastructuur teneinde het isolement van de drie Oostzeelanden en Finland, alsook hun afhankelijkheid van één leverancier te beëindigen, om de interne netwerkinfrastructuur dienovereenkomstig te versterken en om de diversificatie en de zekerheid van de voorziening in de Oostzeeregio te vergroten.

Betrokken lidstaten: Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Letland, Litouwen, Polen en Zweden.

3. **Prioritaire thematische gebieden**

(1) Ontwikkeling van slimme netwerken, invoering van technologieën voor slimme netwerken in de gehele Unie teneinde het gedrag en de activiteiten van alle op het netwerk aangesloten gebruikers op efficiënte wijze te integreren, met name de opwekking van grote hoeveelheden elektriciteit uit hernieuwbare of gedecentraliseerde energiebronnen en vraagrespons van klanten.

Betrokken lidstaten: alle;

(2) Elektriciteitssnelwegen: eerste elektriciteitssnelwegen in 2020, met het oog een elektriciteitssnelwegsysteem in de gehele Unie uit te bouwen dat in staat is om:

a) het aanzwellende surplus aan windenergie in en rond de noordelijke zeeën en de Oostzee en de toenemende hernieuwbare elektriciteitsproductie in Oost- en Zuid-Europa alsmede Noord-Afrika op te vangen;

b) deze nieuwe productiehubs te verbinden met de grote opslagfaciliteiten in de noordelijke landen en de Alpen en andere regio's met grote verbruikscentra, en

c) het steeds variabeler en gedecentraliseerder aanbod van, en de steeds flexibeler vraag naar elektriciteit ondervangen;

Betrokken lidstaten: alle;

▼B

(3) Grensoverschrijdend kooldioxidenetwerk: ontwikkeling van een infrastructuur voor het transport van kooldioxide tussen lidstaten onderling en met naburige derde landen met het oog op de tenuitvoerlegging van kooldioxideafvang en -opslag.

Betrokken lidstaten: alle.

DEEL III

MODALITEITEN, VOORWAARDEN EN PROCEDURES MET BETREKKING TOT FINANCIËLE INSTRUMENTEN

Doel en motivering

De financiële instrumenten van de CEF zijn bedoeld om de toegang tot project- en bedrijfsfinanciering voor infrastructuurprojecten te vergemakkelijken door EU-financiering als hefboom te gebruiken.

De financiële instrumenten dragen bij tot de financiering van projecten van gemeenschappelijk belang die een duidelijke Europese meerwaarde hebben, en bevorderen de betrokkenheid van de particuliere sector bij de financiering op de lange termijn van dergelijke projecten in de vervoers-, telecommunicatie- en energiesectoren, met inbegrip van breedbandnetwerken.

De financiële instrumenten moeten ten goede komen aan projecten met een financieringsbehoefte op de middellange tot de lange termijn, en moeten leiden tot grotere voordelen wat betreft invloed op de markt, administratieve efficiency en besteding van de middelen.

Zij zullen betrokkenen bij de infrastructuur, zoals financiers, overheden, infrastructuurbeheerders, bouwondernemingen en ondernemers, de beschikking geven over een coherent, marktgericht instrumentarium voor financiële bijstand van de Unie.

De financiële instrumenten bestaan uit:

a) een instrument voor kredieten en garanties, gefaciliteerd door instrumenten voor het delen van risico's, waaronder mechanismen voor kredietverbetering voor projectobligaties ("schuldinstrument"), en

b) een instrument voor eigen vermogen ("eigen-vermogensinstrument"),

om bij te dragen tot het overwinnen van marktbeperkingen door verbetering te brengen in de financiering en/of de risicoprofielen van investeringen ten behoeve van de infrastructuur. Hierdoor zullen bedrijven en andere begunstigden vervolgens ruimere toegang hebben tot kredieten, garanties, kapitaal en andere vormen van particuliere financiering.

Alvorens de laatste hand te leggen aan het schuld- en het eigen-vermogensinstrument, zal de Commissie overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 een voorafgaandelijke evaluatie uitvoeren. In voorkomend geval wordt deze mede gebaseerd op evaluaties van bestaande, vergelijkbare financiële instrumenten.

I. **Schuldinstrument**

1. *Algemene bepalingen*

Het schuldinstrument moet bijdragen tot de eliminatie van tekortkomingen van de Europese schuldkapitaalmarkten door het aanbieden van mogelijkheden voor risicodeling ten behoeve van schuldfinanciering. De schuldfinanciering zal geschieden door entiteiten waaraan de uitvoering wordt toevertrouwd of door speciale investeringsvehikels in de vorm van niet-achtergestelde en achtergestelde schulden of garanties.

▼B

Het schuldinstrument bestaat uit een risicodelingsinstrument voor kredieten en garanties en het initiatief voor projectobligaties. Daarnaast kunnen de projectpromotoren in het kader van het eigen-vermogensinstrument aandelenfinanciering nastreven.

a. Risicodelingsinstrument voor kredieten en garanties

Het risicodelingsinstrument voor kredieten en garanties is bedoeld om binnen de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd te zorgen voor aanvullende risicocapaciteit. De entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd kunnen hiermee mogelijkheden bieden voor geconsolideerde en ongeconsolideerde achtergestelde en niet-achtergestelde schulden ten behoeve van projecten en bedrijven, met het oog op een gemakkelijker toegang tot financiering door banken voor promotoren. Niet-achtergestelde schulden hebben voorrang op achtergestelde schuldfinanciering, die op haar beurt voorrang heeft op het eigen vermogen en op daaraan gerelateerde financiering.

De ongeconsolideerde achtergestelde schuldfinanciering mag niet meer dan 30 % belopen van het totale bedrag van de niet-achtergestelde schulden.

De financiering van niet-achtergestelde schulden uit hoofde van het schuldinstrument mag niet meer belopen dan 50 % van het totale bedrag van de totale financiering van de niet-achtergestelde schuld door de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd of het speciale investeringsvehikel.

b. Initiatief inzake projectobligaties

Het risicodelingsinstrument voor projectobligaties krijgt de vorm van een achtergestelde schuldfinanciering ter vergemakkelijking van de financiering van projectondernemingen met niet-achtergestelde schuldfinanciering in de vorm van obligaties. Dit kredietverbeteringsinstrument moet ertoe bijdragen dat de niet-achtergestelde schuld een investeringswaardige kredietbeoordeling krijgt.

Niet-achtergestelde schulden hebben voorrang op dit instrument, dat op zijn beurt voorrang heeft op eigen vermogen en daaraan gerelateerde financiering.

De achtergestelde schuldfinanciering mag niet meer dan 30 % belopen van het totale bedrag van de niet-achtergestelde schuld.

2. *Financiële parameters en hefboomeffect*

Er worden zodanige parameters voor het delen van de risico's en ontvangsten vastgesteld dat specifieke beleidsdoelstellingen, waaronder toespitsing op bijzondere projectcategorieën, verwezenlijkt kunnen worden met behoud van de marktgeoriënteerde aanpak van het schuldinstrument.

Het verwachte hefboomeffect van het schuldinstrument - gedefinieerd als het totale financieringsvolume (d.w.z. de bijdrage van de Unie plus de bijdragen van andere financiële bronnen) gedeeld door de financiële bijdrage van de Unie - zal naar verwachting tussen de 6 en de 15 bedragen, afhankelijk van de betrokken activiteiten (risiconiveau, beoogde begunstigden en de betrokken schuldfinanciering).

3. *Combinatie met andere financieringsbronnen*

De financiering van het schuldinstrument kan gecombineerd worden met hieronder vermelde andere afgezonderde budgettaire bijdragen, met inachtneming van de bepalingen zoals neergelegd in Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 en de relevante rechtsgrondslag:

a) andere delen van de CEF;

b) andere instrumenten, programma's en begrotingslijnen van de Uniebegroting;

c) lidstaten, met inbegrip van regionale en plaatselijke autoriteiten, die eigen middelen of middelen die beschikbaar zijn uit de subsidies op grond van het Cohesiebeleid wensen bij te dragen zonder dat verandering optreedt in de aard van het instrument.

▼B

4. *Uitvoering*

Entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd

De selectie van de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd geschiedt overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De tenuitvoerlegging door middel van indirect beheer kan geschieden in de vorm van rechtstreekse mandaten aan de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd. Voor instrumenten die onder rechtstreekse mandaten vallen (d.w.z. in het kader van indirect beheer) wordt de bijdrage van de Unie aan het schuldinstrument beheerd door de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd; deze treden tevens op als risicodelende partners.

Bovendien kan de instelling van speciale investeringsvehikels worden overwogen om de bijdragen van velerlei investeerders te kunnen samenbrengen. De bijdrage van de Unie kan worden achtergesteld bij die van andere investeerders.

Opzet en uitvoering

De opzet sluit aan op de algemene bepalingen voor financiële instrumenten als vervat in Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De nadere modaliteiten en voorwaarden voor de implementatie van het schuldinstrument, waaronder toezicht en controle, worden neergelegd in een overeenkomst tussen de Commissie en een respectieve entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalingen van deze bijlage en van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Fiduciaire rekening

De entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd opent een fiduciaire rekening voor het beheer van de bijdrage van de Unie en de uit de bijdrage van de Unie voortvloeiende inkomsten.

5. *Gebruik van de bijdrage van de Unie*

De bijdrage van de Unie wordt gebruikt:

a) voor voorzieningen voor risico's;

b) ter dekking van overeengekomen vergoedingen en kosten in verband met de instelling en het beheer van het schuldinstrument, met inbegrip van de evaluatie en ondersteunende acties, vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 en de marktpraktijk. De administratieve en resultaatgebaseerde vergoedingen die dienen te worden betaald aan de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd, mogen respectievelijk niet meer bedragen dan 2 % en 3 % van de EU-bijdrage die daadwerkelijk gebruikt wordt voor individuele operaties, op basis van een kostengebaseerde, tussen de Commissie en de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd overeengekomen methode;

c) voor rechtstreeks gerelateerde ondersteunende acties.

6. *Prijsstelling, risico- en inkomstendeling*

In het kader van de schuldinstrumenten wordt een aan de begunstigde in rekening te brengen prijs bepaald, overeenkomstig de relevante voorschriften en criteria van de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd of de speciale investeringsvehikels, en in overeenstemming met de beste marktpraktijken.

Wat rechtstreekse mandaten betreft aan entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd, vindt risicodeling plaats op een wijze die weerspiegeld wordt in een passende verdeling tussen de Unie en de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd van de door de entiteit aan zijn kredietnemers in rekening gebrachte risicovergoeding.

Wat speciale investeringsvehikels betreft, vindt risicodeling plaats op een wijze die weerspiegeld wordt in een passende verdeling tussen de Unie en de andere investeerders van de door het speciale investeringsvehikel aan zijn kredietnemers in rekening gebrachte risicovergoeding.

▼B

Ondanks de gekozen risicoverdeling, zal de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd te allen tijde een gedeelte van het vastgestelde risico dragen, alsmede de volledige tranche van het restrisico.

Het door de Uniebegroting gedekte risico bedraagt niet meer dan 50 % van het risico van de beoogde schuldenportefeuille uit hoofde van het schuldinstrument. Het plafond voor het maximale risico van 50 % geldt voor de beoogde omvang van speciale investeringsvehikels.

7. *Aanvraag- en goedkeuringsprocedure*

Aanvragen worden gericht aan de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd respectievelijk aan een speciaal investeringsvehikel, overeenkomstig de gangbare aanvraagprocedures. De entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd en de speciale investeringsvehikels keuren de projecten goed volgens hun interne procedures.

8. *Duur van het schuldinstrument*

De laatste tranche van de Uniebijdrage aan het schuldinstrument wordt tegen 31 december 2020 door de Commissie vastgelegd. De feitelijke goedkeuring van de schuldfinanciering door de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd of het speciale investeringsvehikel wordt uiterlijk op 31 december 2022 afgerond.

9. *Geldigheidsduur*

De aan het schuldinstrument toegewezen bijdrage van de Unie wordt teruggeboekt naar de desbetreffende fiduciaire rekening wanneer de schuldfinanciering komt te vervallen of wordt terugbetaald. Tot aan het verstrijken van de geldigheidsduur beschikt de fiduciaire rekening steeds over voldoende middelen voor het dekken van vergoedingen of risico's in verband met het schuldinstrument.

10. *Verslaglegging*

De methoden voor de verslaglegging over de implementatie van het schuldinstrument worden door de Commissie en de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd overeengekomen in de overeenkomst, in overeenstemming met Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Daarnaast brengt de Commissie, geholpen door de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd, tot en met 2023 jaarlijks aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de implementatie, de heersende marktomstandigheden voor het gebruik van het instrument, de geactualiseerde projecten en de reserve aan projecten, met inbegrip van informatie over projecten in de verschillende fasen van de procedure, onder eerbiediging van de vertrouwelijkheid en gevoelige marktinformatie overeenkomstig artikel 140, lid 8, van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

11. *Toezicht, controle en beoordeling*

De Commissie houdt toezicht op de implementatie van het schuldinstrument, onder meer door controles ter plaatse indien wenselijk, en voert toezichtswerkzaamheden en controles uit overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

12. *Ondersteunende acties*

De implementatie van het schuldinstrument kan worden ondersteund door een reeks van begeleidende maatregelen. Het kan daarbij onder meer gaan om technische en financiële bijstand, maatregelen om de bekendheid bij kapitaalverstrekkers te vergroten, en programma's voor het aantrekken van particuliere investeerders.

Op verzoek van de Europese Commissie of de betrokken lidstaten verleent de Europese Investeringsbank technische bijstand, onder meer met betrekking tot de financiële structurering voor projecten van gemeenschappelijk belang, waaronder die ter uitvoering van de in deel I opgesomde corridors van het kernnetwerk. Dergelijke technische bijstand omvat ook de ondersteuning van overheden bij de ontwikkeling van passende institutionele capaciteit.

▼B

II. **Eigen-vermogensinstrument**

1. *Algemene bepalingen*

Het eigen-vermogensinstrument biedt mogelijkheden voor investeringen in de vorm van eigen vermogen en quasi-eigen vermogen wanneer de Europese kapitaalmarkten tekortschieten.

Voor de bijdrage van de Unie gelden de volgende maxima:

— 33 % van de beoogde omvang van het eigen vermogen; of

— de mede-investering van de Unie in een project beloopt ten hoogste 30 % van het totale eigen vermogen van een onderneming.

Voorts kunnen de projectpromotoren trachten schuldenfinanciering te verkrijgen uit hoofde van het schuldinstrument.

2. *Financiële parameters en hefboomeffect*

De investeringsparameters worden zodanig gekozen dat specifieke beleidsdoelstellingen kunnen worden verwezenlijkt en ook specifieke categorieën van infrastructuurprojecten kunnen worden beoogd, terwijl tegelijkertijd het marktgerichte karakter van het instrument gehandhaafd blijft.

Het verwachte hefboomeffect van het eigen-vermogensinstrument - gedefinieerd als het totale financieringsvolume (d.w.z. de EU-bijdrage plus alle bijdragen van andere investeerders) gedeeld door de financiële bijdrage van de Unie - zal naar verwachting tussen de 5 en de 10 bedragen, afhankelijk van de specifieke marktvoorwaarden.

3. *Combinatie met andere financieringsbronnen*

De financiering van het eigen-vermogensinstrument kan gecombineerd worden met hieronder vermelde andere afgezonderde budgettaire bijdragen, met inachtneming van de bepalingen van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 en de relevante rechtsgrondslag:

a) andere delen van de CEF;

b) andere instrumenten, programma's en begrotingslijnen van de Uniebegroting; en

c) lidstaten, met inbegrip van regionale en plaatselijke autoriteiten, die eigen middelen of middelen die beschikbaar zijn uit de subsidies uit hoofde van het Cohesiebeleid wensen bij te dragen zonder dat verandering optreedt in de aard van het instrument.

4. *Uitvoering*

Entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd

De selectie van de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd geschiedt overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De tenuitvoerlegging door middel van indirect beheer kan geschieden in de vorm van rechtstreekse mandaten aan de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd, in het kader van indirect beheer. Voor instrumenten die onder rechtstreekse mandaten vallen (d.w.z. in het kader van indirect beheer) wordt de bijdrage van de Unie aan het eigen-vermogensinstrument beheerd door de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd.

Bovendien kan de instelling van speciale investeringsvehikels worden overwogen om de bijdragen van velerlei investeerders te kunnen samenbrengen. De bijdrage van de Unie kan worden achtergesteld bij die van andere investeerders.

▼B

In naar behoren gemotiveerde gevallen kan de bijdrage van de Unie, om specifieke beleidsdoelstellingen te verwezenlijken, worden verstrekt als mede-investering voor een specifiek project door een entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd.

Opzet en uitvoering

De opzet sluit aan op de algemene bepalingen voor financiële instrumenten als vervat in Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De nadere modaliteiten en voorwaarden voor de implementatie van het eigen-vermogensinstrument, waaronder het toezicht erop en de controle ervan, worden neergelegd in een overeenkomst tussen de Commissie en een respectieve entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalingen van deze bijlage en van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Fiduciaire rekening

De entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd opent een fiduciaire rekening voor het beheer van de bijdrage van de Unie en de uit de bijdrage van de Unie voortvloeiende inkomsten.

5. *Gebruik van de bijdrage van de Unie*

De bijdrage van de Unie wordt gebruikt:

a) voor deelnames in het eigen vermogen, en

b) ter dekking van overeengekomen vergoedingen en kosten in verband met de instelling en het beheer van het eigen-vermogensinstrument, met inbegrip van de evaluatie, vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 en de marktpraktijk, en

c) voor rechtstreeks gerelateerde ondersteunende acties.

6. *Prijsstelling, risico- en opbrengstdeling*

De return op het kapitaal omvat de gebruikelijke componenten van de return die toegekend worden aan beleggers, en is afhankelijk van de resultaten van de onderliggende investeringen.

7. *Aanvraag- en goedkeuringsprocedure*

Aanvragen worden gericht tot de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd respectievelijk een speciaal investeringsvehikel, overeenkomstig de gangbare aanvraagprocedures. De entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd en de speciale investeringsvehikels keuren de projecten goed volgens hun interne procedures.

8. *Duur van het eigen-vermogensinstrument*

De laatste tranche van de EU-bijdrage aan het eigen-vermogensinstrument wordt uiterlijk op 31 december 2020 door de Commissie vastgelegd. De feitelijke goedkeuring van de eigen-vermogensinvesteringen door de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd of het speciaal investeringsvehikel wordt tegen 31 december 2022 afgerond.

9. *Geldigheidsduur*

De aan het eigen-vermogensinstrument toegewezen EU-bijdrage wordt teruggeboekt naar de desbetreffende fiduciaire rekening bij onttrekking van de investeringen of wanneer de investeringen anderszins vervallen. Tot aan het verstrijken van de geldigheidsduur beschikt de fiduciaire rekening steeds over voldoende middelen voor het dekken van vergoedingen of risico's in verband met het eigen-vermogensinstrument.

10. *Verslaglegging*

De methoden voor de jaarlijkse verslaglegging over de implementatie van het eigen-vermogensinstrument worden door de Commissie en de entiteit waaraan de uitvoering is toevertrouwd overeengekomen in de overeenkomst, in overeenstemming met Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

▼B

Daarnaast brengt de Commissie, geholpen door de entiteiten waaraan de uitvoering is toevertrouwd, tot en met 2023 jaarlijks verslag uit over de implementatie aan het Europees Parlement en de Raad overeenkomstig artikel 140, lid 8, van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012.

11. *Toezicht, controle en beoordeling*

De Commissie houdt toezicht op de toepassing van het eigen-vermogensinstrument, onder meer door controles ter plaatse indien wenselijk, en voert toezichtswerkzaamheden en controles uit overeenkomstig Verordenign (EU, Euratom) nr. 966/2012.

12. *Ondersteunende acties*

De implementatie van het eigen-vermogensinstrument kan worden ondersteund door een reeks van begeleidende maatregelen. Het kan daarbij onder meer gaan om technische en financiële bijstand, maatregelen om de bekendheid bij kapitaalverstrekkers te vergroten,en programma's voor het aantrekken van particuliere investeerders.

DEEL IV

INDICATIEVE PERCENTAGES VOOR SPECIFIEKE DOELSTELLINGEN IN DE SECTOR VERVOER

De in artikel 5, lid 1, bedoelde begrotingsmiddelen, behalve die welke voor programmaondersteunende acties worden besteed, worden als volgt over de in artikel 4, lid 2, bepaalde doelstellingen in de sector vervoer besteed:

a) knelpunten wegwerken, de interoperabiliteit van de spoorwegen vergroten, ontbrekende schakels realiseren, en in het bijzonder grensoverschrijdende tracés verbeteren - 80 %;

b) zorgen voor duurzame en efficiënte vervoersystemen op lange termijn, met het oog op de verwachte vervoerstromen, en het mogelijk maken dat alle vervoerswijzen koolstofarm worden, door overgang naar innovatieve koolstofarme en energie-efficiënte vervoerstechnieken - 5 %;

c) de integratie en de interconnectie van vervoerswijzen optimaliseren en de interoperabiliteit van vervoersdiensten vergroten, en tegelijk de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur verzekeren, rekening houdende met het in artikel 10, lid 2, onder b), punt vi), bepaalde maximum voor boordcomponenten van het SESAR-systeem, RIS, VTMIS en ITS voor het wegverkeer - 15 %.

Het uit het Cohesiefonds overgedragen bedrag van 11 305 500 000 EUR wordt geheel benut voor projecten ter uitvoering van het kernnetwerk of voor projecten en horizontale prioriteiten die vermeld staan in deel I van deze bijlage.

DEEL V

ALGEMENE FACTOREN DIE DE GUNNINGSCRITERIA MEDE MOETEN BEPALEN

Bij het vaststellen van de gunningscriteria overeenkomstig artikel 17, lid 5, zijn ten minste de volgende criteria medebepalend:

a) de rijpheid van de actie in de ontwikkeling van het project;

b) de deugdelijkheid van het voorgestelde uitvoeringsplan;

c) in voorkomend geval het positieve effect van de Uniesteun op publieke en private investeringen;

▼B

d) de behoefte om financiële belemmeringen zoals het gebrek aan marktfinanciering te ondervangen;

e) in voorkomend geval het economische en het sociale effect en het effect op klimaat en milieu;

f) in voorkomend geval de grensoverschrijdende dimensie.

▼M1

DEEL VI

FINANCIERINGSPRIORITEITEN VOOR VERVOER IN HET KADER VAN MEERJARIGE EN JAARLIJKSE WERKPROGRAMMA'S

1. **Financieringsprioriteiten voor de meerjarige werkprogramma's**

1.1. Financieringsprioriteiten voor het overbruggen van ontbrekende schakels, het wegwerken van knelpunten, het vergroten van de spoorweginteroperabiliteit en het verbeteren van grensoverschrijdende trajecten:

i) vooraf vastgestelde projecten op de corridors van het kernnetwerk (spoorwegen, binnenwateren, wegen, zee- en binnenhavens),

ii) vooraf vastgestelde projecten op andere delen van het kernnetwerk (spoorwegen, binnenwateren, wegen, zee- en binnenhavens),

iii) spoorweginteroperabiliteit,

iv) invoering van ERTMS.

1.2. Financieringsprioriteiten voor duurzame en efficiënte vervoerssystemen op lange termijn met het oog op de verwachte vervoersstromen en voor het koolstofvrij maken van alle vervoerswijzen door de overschakeling op innovatieve koolstofarme en energie-efficiënte vervoerstechnologieën, waarbij de veiligheid wordt geoptimaliseerd:

i) introductie van nieuwe technologieën en innovatie in alle vervoerswijzen, met de klemtoon op het koolstofvrij maken, de veiligheid en innovatieve technologieën voor de bevordering van de duurzaamheid, de exploitatie, het beheer, de toegankelijkheid, de multimodaliteit en de efficiëntie van het netwerk,

ii) veilige en betrouwbare infrastructuur, met inbegrip van veilige en betrouwbare parkeerplaatsen op het kernwegennet.

1.3. Financieringsprioriteiten voor een optimale integratie en interconnectie van de verschillende vervoerswijzen en voor de verbetering van de interoperabiliteit van vervoersdiensten, waarbij tegelijk de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur wordt gegarandeerd:

i) gemeenschappelijk Europees luchtruim — Sesar,

ii) informatiediensten voor de binnenvaart,

iii) intelligente vervoersdiensten voor de weg,

iv) monitoring- en informatiesystemen voor de zeescheepvaart,

v) snelwegen op zee,

▼**M1**

vi) acties voor het verwezenlijken van de vervoersinfrastructuur op knooppunten van het kernnetwerk, met inbegrip van stedelijke knooppunten,

vii) verbindingen met en de ontwikkeling van multimodale logistieke platformen.

1.4. Programmaondersteunende acties

2. **Financieringsprioriteiten voor de jaarlijkse werkprogramma's**

2.1. Financieringsprioriteiten voor het verwijderen van knelpunten, het vergroten van de spoorweginteroperabiliteit, het overbruggen van ontbrekende schakels en het verbeteren van grensoverschrijdende trajecten:

i) projecten voor de spoorwegen, de binnenwateren en de wegen van het kernnetwerk, met inbegrip van de verbindingen met binnen- en zeehavens en luchthavens, alsook de ontwikkeling van havens,

ii) projecten op het uitgebreide netwerk (spoorwegen, binnenwateren, wegen, zee- en binnenhavens),

iii) projecten voor de verbinding van het trans-Europees vervoersnetwerk met het infrastructuurnet van de buurlanden, vooral wat betreft de grensoverschrijdende trajecten (spoorwegen, binnenwateren, wegen, zee- en binnenhavens).

2.2. Financieringsprioriteiten voor duurzame en efficiënte vervoerssystemen op lange termijn met het oog op de verwachte vervoersstromen en voor het koolstofvrij maken van alle vervoerswijzen door overschakeling op innovatieve koolstofarme en energie-efficiënte vervoerstechnologieën, waarbij de veiligheid wordt geoptimaliseerd:

i) introductie van nieuwe technologieën en innovatie, andere dan die onder het meerjarig werkprogramma,

ii) goederenvervoerdiensten,

iii) acties om het lawaai van goederentreinen te verminderen, met inbegrip van aanpassingen aan het bestaand rollend materieel.

2.3. Financieringsprioriteiten voor de optimale integratie en interconnectie van de verschillende vervoerswijzen en voor de verbetering van de interoperabiliteit van vervoersdiensten, waarbij tegelijk de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur wordt gegarandeerd:

i) telematicatoepassingen, andere dan die onder het meerjarig werkprogramma,

ii) acties voor een betere toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur voor gehandicapten,

iii) acties voor de verwezenlijking van de vervoersinfrastructuur op knooppunten van het kernnetwerk, met inbegrip van stedelijke knooppunten,

iv) verbindingen met en de ontwikkeling van multimodale logistieke platformen.

2.4. CEF-financieringsinstrumenten:

i) bijdrage voor de financiële instrumenten, zoals gespecificeerd in artikel 14 en deel III van de bijlage bij de CEF,

ii) programmaondersteunende acties voor innovatieve financiële instrumenten.

▼B

BIJLAGE II

"BIJLAGE

DE EERSTE REEKS GOEDERENCORRIDORS

	Lidstaten	Hoofdtrajecten (1)	Totstandbrenging van goederencorridors:
Rijn - Alpen	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova	Uiterlijk 10 november 2013
Noordzee - Middellandse Zee	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Londen (+)/Duinkerke (+)/Rijsel (+)/Luik (+)/Parijs (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazel]-Marseille (+)	Uiterlijk 10 november 2013
Scandinavië - Middellandse Zee	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö- København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Uiterlijk 10 november 2015
Atlantische Oceaan	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irún- Bordeaux-Paris/ Le Havre/Metz - Strasbourgg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Uiterlijk 10 november 2013
Oostzee - Adriatische Zee	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venetië/Trieste/Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Uiterlijk 10 november 2015
Middellandse Zeegebied	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padua/Venetië-Trieste/ Koper-Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Hongaars-Oekraïense grens)	Uiterlijk 10 november 2013
Oriënt/ Oostelijke Middellandse Zee	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureşt-Constanţa Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/ Bratislava-Boedapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgaars-Turkse grens)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Uiterlijk 10 november 2013

▼**B**

	Lidstaten	Hoofdtrajecten ([1])	Totstandbrenging van goederencorridors:
Noordzee - Oostzee (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/Antwerpen-Aken/Berlijn-Warschau-Terespol (Pools-Wit-Russische grens)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Uiterlijk 10 november 2015
Rijn - Donau (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Straatsburg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Straatsburg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wenen-Bratislava-Boedapest-Arad-Brašov/Craiova-Boekarest-Constanța Čierna nad Tisou (Slowaaks-Oekraïense grens)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praag-München/Nürnberg	Uiterlijk 10 november 2020

([1]) "/" betekent alternatieve routes. In samenhang met de prioritaire TEN-V-projecten moeten de Atlantische en de mediterrane corridor in de toekomst worden aangevuld met de goederenlijn Sines/Algeciras-Madrid-Parijs, die met een basistunnel het centrale deel van de Pyreneeën doorsteekt.

(+) Met + gemarkeerde trajecten worden in de corridor opgenomen uiterlijk drie jaar na de datum waarop deze volgens de tabel tot stand moet zijn gebracht. Bestaande structuren in de zin van artikel 8 en artikel 13, lid 1, worden aangepast met medewerking van bijkomende lidstaten en infrastructuurbeheerders in de corridor. Hierbij zal worden uitgegaan van marktstudies en zal overeenkomstig artikel 14, lid 3, rekening worden gehouden met het bestaande passagiers- en goederenvervoer.

(*) Met * gemarkeerde trajecten worden in de corridor opgenomen uiterlijk vijf jaar na de datum waarop deze volgens de tabel tot stand moet zijn gebracht. Bestaande structuren in de zin van artikel 8 en artikel 13, lid 1, worden aangepast met medewerking van bijkomende lidstaten en infrastructuurbeheerders in de corridor. Hierbij zal worden uitgegaan van marktstudies en zal overeenkomstig artikel 14, lid 3, rekening worden gehouden met het bestaande passagiers -en vrachtvervoer.

(°) Zolang de Rail Baltica met een nominale spoorbreedtewijdte van 1435 mm niet is voltooid, zullen bij de totstandbrenging en het gebruik van deze corridor de specifieke kenmerken van systemen met een andere spoorbreedte in aanmerking worden genomen.

(‡) Hierbij zal worden uitgegaan van marktstudies en zal overeenkomstig artikel 14, lid 3, rekening worden gehouden met het bestaande passagiers- en goederenvervoer. Het tracé "Čierna nad Tisou (Slowaaks-Oekraïense grens)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praag-München/Nürnberg" zal uiterlijk op 10 november 2013 tot stand zijn gebracht."