

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 1316/2013**2018/EØS/27/03**

av 11. desember 2013

om etablering av Ordningen for et sammenkoplek Europa, om endring av forordning (EU) nr. 913/2010 og om oppheving av forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 172,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å oppnå smart, bærekraftig og inkluderende vekst og for å gi stimulans til å skape nye arbeidsplasser i tråd med målene i Europa 2020-strategien trenger Unionen en moderne og meget effektiv infrastruktur for å bidra til å kople sammen og integrere Unionen og alle dens regioner innen transport-, telekommunikasjons- og energisektoren. Disse sammenkopleingene bør fremme fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital. De transeuropeiske nettene bør lette forbindelsene over landegrensene, fremme bedre økonomisk, sosial og territorial utjevning, bidra til en mer konkurransedyktig og sosial markedsøkonomi og til å bekjempe klimaendringer.
- 2) Målet med å opprette Ordningen for et sammenkoplek Europa, som etableres ved denne forordning, er å framskynde investeringene på området for transeuropeiske nett og å skaffe finansiering fra både offentlig og privat sektor, samtidig som rettssikkerheten økes og prinsippet om teknologisk nøytralitet overholdes. Ordningen for et sammenkoplek Europa bør gjøre det mulig å utnytte synergier mellom transport-, telekommunikasjons- og energisektoren fullt ut, slik at effektiviteten i Unionens tiltak kan økes og gjennomføringskostnadene kan utnyttes best mulig.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 348 av 20.12.2013, s. 129, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 154/2014 av 9. juli 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 5 av 22.1.2015, s. 3.

⁽¹⁾ EUT C 143 av 22.5.2012, s. 116.

⁽²⁾ EUT C 277 av 13.9.2012, s. 125.

⁽³⁾ Europaparlamentets holdning av 19. november 2013 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

3) Ifølge Kommisjonen er anslått behov for investeringer i transeuropeiske nett i transport-, telekommunikasjons- og energisektoren i tidsrommet fram til 2020 på 970 000 millioner euro.

4) Ved denne forordning fastsettes det med sikte på gjennomføring av Ordningen for et sammenkoplek Europa i tidsrommet 2014–2020 en finansiell ramme på 33 242 259 000 euro i løpende priser som skal utgjøre det viktigste referansebeløpet, slik det er definert i nr. 17 i den tverrinstitusjonelle avtalen av 2. desember 2013 mellom Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen om budsjett disiplin, samarbeid om budsjettspørsmål og god økonomistyring⁽⁴⁾, som Europaparlamentet og Rådet legger til grunn i den årlige budsjettbehandlingen.

5) For å sørge for at budsjettmidlene tildelt Ordningen for et sammenkoplek Europa brukes på best mulig måte, bør Kommisjonen etter en foreløpig vurdering av Ordningen for et sammenkoplek Europa, kunne foreslå overføring av bevilgninger mellom transport-, telekommunikasjons- og energisektoren. Et slikt forslag bør omfattes av den årlige budsjettbehandlingen.

6) Beløpet på 11 305 500 000 euro i løpende priser som er overført fra utjevningfondet opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1301/2013⁽⁵⁾, bør brukes til å avsette budsjettmidler til finansieringsordninger i henhold til denne forordning, først fra 1. januar 2017.

7) Opprettelsen av effektive nett for transport- og energiinfrastruktur er ett av de tolv hovedtiltakene som Kommisjonen har pekt på i sin melding av 13. april 2011 med tittelen: «Rettsakten for det felles marked – tolv innsatsområder for å skape vekst og økt tillit: sammen for ny vekst».

8) Kommisjonen har forpliktet seg til å ta hensyn til klimaendringene i Unionens utgiftsprogrammer og avsette minst 20 % av Unionens budsjett til klimaformål. Det er viktig å sørge for at begrensning av og tilpasning til klimaendringer, samt forebygging og håndtering av risiko, fremmes i forberedelsen, utformingen og gjennomføringen av prosjekter av felles interesse. Infrastrukturinvesteringer omfattet av denne forordning, bør bidra til å fremme overgangen til en økonomi og et samfunn som har lave karbonutslipp og kan håndtere klimautfordringer og katastrofer, idet det

⁽⁴⁾ EUT C 420 av 20.12.2013, s. 1.

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1301/2013 av 17. desember 2013 om utjevningfondet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 1084/2006 (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 289).

tas hensyn til særtrekkene ved regioner med naturlige og demografiske ulemper, særlig i de mest fjerntliggende regionene og på øyområder. Særlig innen transport- og energisektoren bør Ordningen for et sammenkoplet Europa bidra til Unionens mål for avkarbonisering på mellomlang og lang sikt.

- 9) I sin resolusjon av 8. juni 2011 om investering i framtiden: en ny flerårig finansiell ramme for et konkurransedyktig, bærekraftig og inkluderende Europa⁽¹⁾ vektla Europaparlamentet betydningen av å sørge for en rask gjennomføring av Unionens digitale dagsorden og å videreføre tiltakene for å nå målet om å gi alle unionsborgere tilgang til høyhastighetsnett innen 2020, også i mindre utviklede regioner. Europaparlamentet understreket at investering i en effektiv transportinfrastruktur var viktig for å ivareta Europas konkurransedyktighet og rydde vei for langsiktig økonomisk vekst etter finanskrisen, og at det transeuropeiske transportnettet («TEN-T») var avgjørende for å sikre at det indre marked skulle fungere godt og gi en viktig europeisk tilleggsverdi. Europaparlamentet uttalte også at TEN-T følgelig burde ha høy prioritet i den flerårige finansielle rammen, og at det var nødvendig å øke TEN-T-midlene i den flerårige finansielle rammen. I tillegg vektla Europaparlamentet behovet for å oppnå en best mulig virkning av unionsmidler og mulighetene som ligger i utjevningssfondene og i de europeiske struktur- og investeringsfondene og finansieringsordningene til å finansiere viktige nasjonale og tverrnasjonale, prioriterte prosjekter for energiinfrastruktur i Europa, og understreket behovet for en betydelig tildeling fra unionsbudsjettet til finansieringsordninger på dette området.
- 10) Det bør oppmuntres til synergier mellom finansieringsordningene i Ordningen for et sammenkoplet Europa og andre unionsmidler med sikte på å finansiere infrastrukturen i grensekryssende regioner som et ledd i utviklingen av nettet som helhet.
- 11) Den 28. mars 2011 vedtok Kommissjonen hvitboken med tittelen «Veikart til et sammenhengende europeisk transportområde – Hvitbok om konkurransedyktig og bærekraftig transport» («hvitboken»). Hvitboken tar sikte på å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med minst 60 prosent innen 2050 sammenlignet med 1990. Når det gjelder infrastruktur, er målet i hvitboken å etablere et fullt funksjonelt og unionsdekkende TEN-T-hovednett med ulike transport-systemer innen 2030. Samtrafikkevnen bør styrkes gjennom nyskapende løsninger som forbedrer kompatibiliteten mellom de aktuelle systemene. Hvitboken tar også sikte på å forbedre ytelsen til logistikkjeder med ulike transportsystemer mest mulig, herunder ved i større grad å benytte mer energieffektive

transportformer. Den fastsetter derfor følgende relevante politiske mål for TEN-T: Tretti prosent av gods-transporten på vei som fraktes lenger enn 300 km, bør overføres til andre transportformer innen 2030, og mer enn 50 prosent innen 2050; lengden på det eksisterende nettet for høyhastighetstog bør tredobles innen 2030, og innen 2050 bør brorparten av mellomlange personreiser foretas med jernbanen; innen 2050 bør samtlige lufthavner i hovednettet være knyttet til jernbanenettet og alle havner til godstransport med jernbane, og om mulig til systemet av innlands vannveier.

- 12) I sin resolusjon av 6. juli 2010 om en bærekraftig framtid for transport⁽²⁾ la Europaparlamentet vekt på at en effektiv transportpolitikk krevde en finansiell ramme som svarte til forestående utfordringer, og at gjeldende transport- og mobilitetsressurser derfor bør økes; den mente videre at det var behov for å opprette en ordning for å samordne og gjøre best mulig bruk av de ulike finansieringskildene for transport samt alle de finansielle midlene og ordningene som er tilgjengelige på unionsplan.
- 13) I sine konklusjoner av 11. juni 2009 om gjennomgåelsen av TEN-T-politikken bekreftet Rådet på nytt behovet for å fortsette investeringen i transportinfrastrukturen for å sikre riktig utvikling av TEN-T i alle transportsystemer, som et grunnlag for det indre marked og konkurransedyktigheten og den økonomiske, sosiale og territoriale utjevningen i Unionen og dens forbindelse til nabostater, med vekt på den europeiske tilleggsverdien dette vil gi. Rådet understreket også behovet for at Unionen stiller til rådighet de finansielle midlene som er nødvendige for å fremme investering i TEN-T-prosjekter, og særlig behovet for å forene passende finansiell støtte fra TEN-T-budsjettet til prioriterte prosjekter som omfatter relevante grensekryssende strekninger, der gjennomføringen vil strekke seg ut over 2013, innenfor de institusjonelle begrensningene i programplanleggingen tilknyttet den flerårige finansielle rammen. Rådet mener at tilnærminger til offentlig-private partnerskap i denne forbindelse bør videreutvikles og støttes i den grad det er hensiktsmessig.
- 14) På grunnlag av målene fastsatt i hvitboken, klarlegger TEN-T-retningslinjene som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1315/2013⁽³⁾, TEN-T-infrastrukturen, angir hvilke krav som skal oppfylles, samt fastsetter gjennomføringstiltak. Formålet med retningslinjene er særlig at hovednettet skal ferdigstilles innen 2030 ved at det opprettes en ny infrastruktur, samt at den eksisterende infrastrukturen skal opprustes og rehabiliteres betydelig.

⁽²⁾ EUT C 351E av 2.12.2011, s. 13.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om Unionens retningslinjer for utviklingen av et transeuropeiske transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

⁽¹⁾ EUT C 380E av 11.12.2012, s. 89.

- 15) Basert på en analyse av medlemsstatenes planer for transportinfrastruktur anslår Kommisjonen at investeringsbehovene innen transport beløper seg til 500 000 millioner euro over hele TEN-T-nettet i tidsrommet 2014–2020, hvorav et anslått beløp på 250 000 millioner euro må investeres i hovednettet til TEN-T.
- 16) Der det er hensiktsmessig, bør den geografiske linjeføringen av jernbanekorridorer for godstransport fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010⁽¹⁾ og av korridorer i hovednettet i henhold til del I i vedlegg I til denne forordning, sikres, idet det tas hensyn til målene for de respektive ordningene, for å redusere den administrative byrden og strømlinjeforme utviklingen og bruken av jernbaneinfrastrukturen. Korridorene for godstransport med jernbane bør bare være underlagt bestemmelsene i forordning (EU) nr. 913/2010, herunder endringer i linjeføring.
- 17) I forbindelse med gjennomgåelsen av TEN-T-politikken som ble iverksatt i februar 2009, ble det nedsatt en egen ekspertgruppe som skulle støtte Kommisjonen og se nærmere på finansieringsstrategien og finansieringsperspektivene for TEN-T. Ekspertgruppe nr. 5 trakk på eksterne eksperter erfaring fra ulike områder: infrastrukturforvaltninger, infrastrukturplanleggere, nasjonale, regionale og lokale representanter, miljøeksperter, akademika og representanter for privat sektor. Den endelige rapporten til ekspertgruppe nr. 5⁽²⁾, vedtatt i juli 2010, inneholder 40 rekommandasjoner, og i denne forordning er det er tatt hensyn til enkelte av disse. Rapporten anbefaler blant annet at Kommisjonen bør fastsette en standarddramme for blandingen av unionstilskudd og TEN-T-partnerskap mellom offentlig og privat sektor, som omhandler både utjevningfondene og TEN-T-budsjettet.
- 18) Erfaring fra den flerårige finansielle rammen (2007–2013) viser at enkelte medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, har betydelige vanskeligheter med å fullføre komplekse grensekryssende transportinfrastrukturprosjekter med høy europeisk tilleggsverdi til rett tid samt å sørge for effektiv bruk av unionsmidler. For å få fullført flere transportprosjekter – særlig på tvers av landegrensene – med høy europeisk tilleggsverdi, bør deler av tildelingen til utjevningfondet (11 305 500 000 euro) overføres til finansiering av transportprosjekter i hovednettet eller transportprosjekter vedrørende tverrgående prioriteringer i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet i henhold til Ordningen for et sammenkølet Europa. I en innledende fase bør støtteberettigede prosjekter velges ut i samsvar med den nasjonale tildelingen i henhold til utjevningfondet. Kommisjonen bør støtte medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, i arbeidet med å utvikle de riktige prosjektene, særlig ved å styrke den institusjonelle kapasiteten i de berørte offentlige forvaltninger og ved å organisere ytterligere forslagsinnbydelser, samtidig som det sikres en åpen prosess for utvelgelsen av prosjekter.
- 19) Beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet og utelukkende skal brukes i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, bør ikke brukes til å finansiere tiltak med synergier mellom transport-, telekommunikasjons- og energisektoren som bidrar til prosjekter av felles interesse etter en forslagsinnbydelse på tvers av flere sektorer.
- 20) Institusjonell og administrativ kapasitet er viktige forutsetninger for å nå målene for Ordningen for et sammenkølet Europa på en effektiv måte. I den grad det er mulig, bør Kommisjonen tilby hensiktsmessige former for støtte for å muliggjøre utformingen og gjennomføringen av prosjekter i de berørte medlemsstatene.
- 21) I sin melding av 17. november 2010 med tittelen «Prioriteringer for energiinfrastruktur for 2020 og videre – utkast til et integrert europeisk energinettverk» identifiserte Kommisjonen de prioriterte korridorene som er nødvendige for at Unionen skal kunne nå de ambisiøse energi- og klimamålene innen 2020 i den hensikt å fullføre det indre energimarkedet, sikre forsyningssikkerheten, gjøre det mulig å integrere fornybare energikilder og forberede nettene for ytterligere avkarbonisering i energisystemet etter 2020.
- 22) Det er behov for betydelige investeringer for å modernisere og utvide Europas energiinfrastruktur, knytte sammen nett over landegrensene og bringe medlemsstatenes energiisolering til opphør, slik at Unionens mål om konkurransedyktighet, bærekraft og forsyningssikkerhet innen energi- og klimapolitikken kan nås på en kostnadseffektiv måte. Ifølge Kommisjonen beløper det anslåtte behovet for investering i energiinfrastrukturen fram til 2020 seg til 1 000 000 millioner euro, herunder investeringer på om lag 200 000 millioner euro i infrastruktur for transport og lagring av elektrisk kraft og gass som anses å være av europeisk betydning. Ifølge Kommisjonens arbeidsdokument om investeringsbehov og finansieringskrav innenfor energiinfrastruktur («Energy infrastructure investment needs and financing requirements»), framlagt for Rådet, er det risiko for at investeringer på omkring 100 000 millioner euro i prosjekter av europeisk betydning, ikke vil bli gjennomført grunnet hindringer i forbindelse med tildeling av tillatelser, regulering og finansiering.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010 av 22. september 2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport (EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22).

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

- 23) Det presserende behovet for å bygge en energiinfrastruktur for fremtiden og de betydelige økte investeringsvolumene sammenlignet med tidligere krever en gradvis endring i støtten til energiinfrastruktur på unionsplan. I sine konklusjoner av 28. februar 2011 gav Rådet sin tilslutning til at energikorridorer skulle prioriteres i Europa.
- 24) Når det gjelder energisektoren, bad Europarådet den 4. februar 2011 Kommisjonen om å strømlinjeforme og forbedre framgangsmåtene for godkjenning og arbeide for rammeregler som tiltrekker investeringer. Det understreket at markedet måtte stå for størstedelen av investeringene, og at kostnadsdekning skulle skje gjennom tariffen. Europarådet anerkjente at det kreves offentlig finansiering av prosjekter som er nødvendige med hensyn til forsyningssikkerhet eller solidaritet, og ikke kan tiltrekke seg markedsbasert finansiering. Videre understreket det behovet for å modernisere og utvide Europas energiinfrastruktur og knytte sammen nettverk på tvers av landegrensene for at solidariteten mellom medlemsstatene skal fungere, skape alternative forsynings- eller overføringsveier og energikilder samt å utvikle fornybare energikilder som kan konkurrere med tradisjonelle kilder. Det slo fast at det indre energimarkedet bør fullføres innen 2014, slik at gass og elektrisk kraft kan flyte fritt, og at ingen medlemsstater skal være isolert fra de europeiske gass- og elektrisitetsnettene etter 2015 eller oppleve at energisikkerheten står i fare på grunn av manglende tilknytning. De to første årlige arbeidsprogrammene som er vedtatt i henhold til denne forordning, bør prioritere prosjekter av felles interesse og tilknyttede tiltak for å bringe energiisolering til opphør og fjerne energiflaskehalsen i arbeidet for å fullføre det indre energimarkedet.
- 25) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 347/2013⁽¹⁾ klarlegges prioriteringene for den transeuropeiske energiinfrastrukturen som skal gjennomføres innen 2020 for at Unionens mål for energi- og klimapolitikken skal kunne nås, fastsettes det regler for å identifisere hvilke prosjekter av felles interesse som er nødvendige for å gjennomføre disse prioriteringene, og fastsettes det tiltak på området for tildeling av tillatelser, offentlig deltaking og regulering for å framskynde og/eller forenkle gjennomføringen av prosjektene, herunder kriterier for hvorvidt prosjektene er berettiget til finansiell støtte fra Unionen.
- 26) Telekommunikasjon blir en stadig mer Internett-basert infrastruktur der bredbåndnett fungerer som en katalysator for bruk av digitale tjenester innen en rekke aktiviteter i samfunnet. Internett blir den dominerende plattformen for kommunikasjon, forretningsvirksomhet, offentlige og private tjenester samt sosial og kulturell utjevning. Videre vokser nettskyen og programvare som tjeneste fram som nye mønstre innen databehandling. En transeuropeisk tilgang til en allment utbredt, rask Internett-forbindelse og nyskapende digitale tjenester er derfor viktig for økonomisk vekst og det indre marked.
- 27) Moderne, rask Internett-forbindelse er en avgjørende infrastruktur i fremtiden for forbindelsen til europeiske selskaper, særlig små og mellomstore bedrifter («SMB-er») som ønsker å bruke nettskyen for å øke kostnadseffektiviteten. For å unngå overlappende infrastruktur, forhindre feilplassering av private investeringer og øke kapasitetsbyggingen med sikte på å skape nye investeringsmuligheter og fremme gjennomføringen av kostnadsreducerende tiltak, bør det treffes tiltak for å bedre samordningen av Unionens støtte til bredbånd fra Ordningen for et sammenkoplet Europa og bredbåndsstøtte fra alle andre tilgjengelige kilder, herunder gjennom nasjonale bredbåndsplaner.
- 28) I Europa 2020-strategien oppfordres det til å gjennomføre den digitale dagsorden for Europa, der det fastsettes en stabil juridisk ramme for å stimulere til investering i en åpen og konkurransedyktig høyhastighetsinfrastruktur for Internett og tilknyttede tjenester. Målet bør være at Europa innen 2020 skal ha verdens raskeste bredbånd basert på den mest avanserte teknologien.
- 29) Den 31. mai 2010 konkluderte Rådet med at Unionen burde skaffe til veie nødvendige midler til utviklingen av et digitalt indre marked basert på et raskt og ultraraskt Internett og samvirkende anvendelsesområder, idet det ble tatt hensyn til at effektiv og konkurransedyktig investering i neste generasjon bredbåndnett ville være nødvendig for innovasjon, forbrukervalg og konkurransedyktighet i Unionen og kunne øke livskvaliteten i form av bedre helseomsorg, sikrere transport, nye mediemuligheter og enklere tilgang til varer, tjenester og kunnskap, særlig på tvers av landegrensene.
- 30) Privat sektor bør spille en ledende rolle i utbyggingen og moderniseringen av bredbåndnett, understøttet av konkurransedyktige og investeringsvennlige rammer. Dersom det blir mangel på private investeringer, bør medlemsstatene iverksette nødvendige tiltak for å nå målene i den digitale dagsorden. Offentlig finansiell støtte til bredbånd bør begrenses til finansieringsordninger for programmer eller initiativer rettet mot prosjekter som ikke kan finansieres utelukkende av

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 347/2013 av 17. april 2013 om retningslinjer for transeuropeisk energiinfrastruktur, om oppheving av beslutning nr. 1364/2006/EF, og om endring av forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 (EUT L 115 av 25.4.2013, s. 39).

privat sektor, og det bør bekreftes i en forhånds-vurdering hvilke ugunstige markeds- eller investeringsforhold som foreligger.

- 31) I henhold til prinsippet for teknologinøytralitet er det følgelig viktig å stimulere til unionsdekkende bruk av raske og ultraraskе bredbåndsnett samt å legge til rette for utviklingen og bruken av transeuropeiske digitale tjenester. Offentlige investeringer gjennom finansieringsordninger i raske og ultraraskе bredbåndsnett må ikke føre til markedsvridding eller svekke interessen for investeringer. De bør brukes til å tiltrekke seg private investeringer og utelukkende i tilfeller der den kommersielle investeringsinteressen mangler.
- 32) Det er nødvendig med flere gjennomføringsmetoder og ulike finansieringssatser og finansieringsordninger for å øke effektiviteten til og effekten av den finansielle støtten fra Unionen, for å oppmuntre til privat investering og for å dekke de spesifikke behovene i enkeltprosjekter.
- 33) En forordning om retningslinjer for transeuropeiske nett på området for telekommunikasjonsinfrastruktur vil klarlegge kriteriene for hvilke prosjekter av felles interesse som kan være berettiget til finansiell støtte i henhold til denne forordning.
- 34) Horisont 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovasjon⁽¹⁾ – vil blant annet vektlegge håndtering av sosiale utfordringer (for eksempel gjennom intelligent, grønn, tilgjengelig og integrert transport, sikker, ren og effektiv energi, helsetjenester basert på informasjons- og kommunikasjonsteknologi, offentlig forvaltning og bærekraftig utvikling) for direkte å imøtegå de utfordringene som er identifisert i Europa 2020-strategien, ved å støtte tiltak som omfatter hele spekteret fra forskning til marked. Horisont 2020 vil støtte alle trinn i innovasjonskjeden, særlig virksomhet nærmere markedet, herunder innovative finansieringsordninger. Det skal utvikles tette synergier mellom Ordningen for et sammenkoplet Europa og Horisont 2020 for å sikre Unionens midler større gjennomslagskraft og sørge for konsekvens.
- 35) I sin melding av 20. juli 2010 med tittelen «Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politikktiltak for sikkerhet på veier 2011–2020» fastsatte Kommisjonen en ramme for politiske tiltak i favør av sikker infrastruktur som et viktig element for å redusere antallet dødsfall i trafikken med 50 prosent innen 2020. Ordningen for et sammenkoplet Europa bør derfor sikre at søknader om unionsmidler samsvarer med

sikkerhetskravene, anbefalingene og målene som er fastsatt i all unionsrett om trafikksikkerhet. Når resultatet av Ordningen for et sammenkoplet Europa vurderes, bør det tas hensyn til reduksjonen i antall dødsfall i trafikken på veinettet i Unionen.

- 36) Unionen og de fleste medlemsstatene er med i FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne, mens de øvrige medlemsstatene er i ferd med å ratifisere den. I gjennomføringen av de aktuelle prosjektene er det viktig at det i prosjektspesifikasjonene tas hensyn til tilgjengeligheten for mennesker med funksjonshemming, slik det er nevnt i konvensjonen.
- 37) Selv om en stor andel av investeringene i henhold til Europa 2020-strategien kan leveres av markedet og gjennom lovregulerte tiltak, kan de finansielle utfordringene kreve offentlige tiltak og unionsstøtte i form av tilskudd og innovative finansieringsordninger.
- 38) For å gjøre best mulig bruk av unionsbudsjettet bør tilskudd rettes mot prosjekter som ikke får tilstrekkelig finansiell støtte fra privat sektor.
- 39) Jernbaneprosjekter bør ikke unntas fra å motta tilskudd i henhold til denne forordning fordi de gir inntekter fra obligatoriske avgifter i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU⁽²⁾.
- 40) Finanspolitiske tiltak vil i mange medlemsstater tilskynde, eller har allerede tilskyndet, offentlige myndigheter til å revurdere investeringsprogrammer for infrastruktur. I den forbindelse har offentlig-private partnerskap blitt sett på som en effektiv metode for å gjennomføre infrastrukturprosjekter som sikrer at det nås politiske mål som å bekjempe klimaendringer, fremme alternative energikilder og energi- og ressurs-effektivitet, og støtte bærekraftig transport og bruk av bredbåndsnett. I sin melding av 19. november 2009 med tittelen «Mobilisering av private og offentlige investeringer for gjenoppbygging og langsiktig strukturerendringer på lang sikt: utvikling av offentlig-private partnerskap» forpliktet Kommisjonen seg til å øke tilgangen til finansiering for offentlig-private partnerskap ved å utvide omfanget av eksisterende finansieringsordninger.
- 41) I sin melding av 19. oktober 2010 med tittelen «EU Budget Review» understreket Kommisjonen at normen for prosjekter med langsiktig kommersielt potensial bør være å bruke unionsmidler i samarbeid med bank- og finanssektoren, særlig Den europeiske investeringsbank og medlemsstatenes offentlige finansinstitusjoner,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013 av 11. desember 2013 om opprettelse av Horisont 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovasjon (2014–2020) og om oppheving av beslutning nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 104).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

men også andre internasjonale finansinstitusjoner og den private finanssektoren, både på nasjonalt og regionalt plan.

- 42) Finansieringsordningene bør brukes til å dekke særlige markedsbehov, til tiltak som har en klar europeisk tilleggsverdi og samsvarer med målene for Ordningen for et sammenkoplet Europa, og bør ikke fortrenge privat finansiering. De bør øke den positive effekten av Unionens budsjettutgifter og mangfoldiggjøre virkningen i form av å tiltrekke seg finansiering fra privat sektor. Dette er særlig relevant i forbindelse med vanskeligheter med å få tilgang til kreditt og begrensninger i offentlig finansiering samt med hensyn til behovet for å fremme økonomisk oppgang i Europa. Før det besluttes å bruke finansieringsordninger, bør Kommissjonen foreta en forhånds vurdering av den aktuelle ordningen, som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012⁽¹⁾.
- 43) I Europa 2020-strategien gav Kommissjonen tilsagn om å mobilisere Unionens finansieringsordninger som et ledd i en konsekvent finansieringsstrategi som fører sammen Unionens og den nasjonale offentlige og private finansieringen av infrastruktur. Dette begrunnes med at ugunstige markeds- og investeringsforhold i mange tilfeller kan håndteres mer effektivt gjennom finansieringsordninger enn gjennom tilskudd.
- 44) Ordningen for et sammenkoplet Europa bør fastsette finansieringsordninger som tilskynder betydelige bidrag i infrastrukturinvesteringer fra investorer i privat sektor og finansinstitusjoner. For å gjøre finansieringsordningene tilstrekkelig attraktive for privat sektor bør de utformes og gjennomføres slik at det tas behørig hensyn til forenkling og reduksjon av den administrative byrden, men de bør også kunne dekke identifiserte finansieringsbehov på en fleksibel måte. Utformingen av disse ordningene bør bygge på erfaring fra gjennomføringen av finansieringsordninger i den flerårige finansielle rammen (2007–2013), som garantiordningen for TEN-T-prosjekter (LGTT), finansieringsordningen for risikodeling (RSFF), det europeiske 2020-fondet for energi, klimaendringer og infrastruktur («Marguerite-fondet») og Europa 2020-initiativet for prosjektobligasjoner.
- 45) Det bør ses nærmere på potensialet som innovative finansieringsordninger, for eksempel prosjektobligasjoner, har for å støtte finansieringen av transportinfrastrukturen, i tråd med resultatene av forhånds vurderinger og andre relevante vurderinger, særlig den uavhengige vurderingen av Europa 2020-initiativet for prosjektobligasjoner i 2015.
- 46) For at budsjettmidler tildelt Ordningen for et sammenkoplet Europa skal brukes på best mulig måte, bør Kommissjonen sikre kontinuitet i alle finansieringsordninger som er opprettet i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 680/2007⁽²⁾, samt ordningen for risikodeling for prosjektobligasjoner som er opprettet i henhold til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1639/2006/EF⁽³⁾, innenfor deres etterfølgende finansieringsordninger for gjeld og egenkapital i henhold til denne forordning, på grunnlag av en forhånds vurdering, som fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.
- 47) Ved utvelgelsen av den mest effektive formen for finansiell støtte bør det tas behørig hensyn til sektor- og prosjektspesifikke egenskaper i støtteberettigede prosjekter. For at unionsbudsjettet skal kunne brukes så effektivt som mulig og for å mangfoldiggjøre virkningen av finansiell støtte fra Unionen innen energisektoren, bør Kommissjonen i den grad det er mulig og med forbehold om markedsgjennomslag, søke å prioritere bruk av finansieringsordninger der det er hensiktsmessig, samtidig som den øvre grensen for bruk av finansieringsordninger i samsvar med denne forordning overholdes. Initiativtakere til energiprojekter bør oppmuntres til å se på muligheten til å bruke finansieringsordninger før de søker om tilskudd til anleggsarbeid. I så henseende bør Kommissjonen gi tilstrekkelig støtte til størst mulig bruk av finansieringsordninger.
- 48) Prosjekter av felles interesse på området for energi, gass og karbondioksid bør være berettiget til å motta finansiell støtte fra Unionen til undersøkelser og, i særlige tilfeller, til anleggsarbeid i form av tilskudd eller nyskapende finansieringsordninger. Dette vil sikre at skreddersydd støtte kan gis til prosjekter av felles interesse som ikke er levedyktige i henhold til eksisterende rammeregler og markedsvilkår. På området for energi er det viktig å unngå konkurransevridning, særlig mellom prosjekter som bidrar til gjennomføring av samme prioriterte unionskorridor. Slik finansiell støtte bør sikre nødvendige synergier med de europeiske struktur- og investeringsfondene, som vil finansiere intelligente distribusjonsnett av lokal eller regional betydning. Det bør brukes en tretrinnsmodell for investeringer i prosjekter av felles interesse. For det

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 av 25. oktober 2012 om finansielle regler for Den europeiske unions alminnelige budsjett og om oppheving av rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EUT L 298 av 26.10.2012, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 680/2007 av 20 juni 2007 om fastsettelse av generelle regler for tildeling av finansiell støtte fra Fellesskapet på området for transeuropeiske transport- og energinett (EUT L 162 av 22.6.2007, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsbeslutning 1639/2006/EF av 24. oktober 2006 om opprettelse av et rammeprogram for konkurransevne og nyskaping (2007–2013) (EUT L 310 av 9.11.2006, s. 15).

første bør investeringer fra markedet prioriteres. For det andre, dersom markedet ikke investerer, bør reguleringsløsninger vurderes, gjeldende rammeregler bør om nødvendig endres, og det bør sikres at relevante rammer regler anvendes korrekt. For det tredje, der de to første trinnene ikke er tilstrekkelige til å gi nødvendig investering i prosjekter av felles interesse, kan det gis finansiell støtte fra Unionen dersom prosjektet av felles interesse er støtteberettiget i henhold til gjeldende kriterier.

49) I henhold til artikkel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013 er alle prosjekter av felles interesse som hører inn under kategoriene angitt i vedlegg II nr. 1, 2 og 4 i nevnte forordning, berettiget til finansiell støtte fra Unionen i form av tilskudd til undersøkelser samt finansieringsordninger. Tilskudd til anleggsarbeid kan anvendes i forbindelse med tiltak som bidrar til at de prosjektene av felles interesse som, i samsvar med artikkel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013, særlig viser betydelige positive eksterne effekter, og som i henhold til prosjektets forretningsplan og andre vurderinger som er utført særlig av potensielle investorer, kreditorer eller nasjonale tilsynsmyndigheter, ikke er kommersielt levedyktige.

50) For å sikre at flere sektorer er representert blant de som mottar støtte fra finansieringsordninger, samt for å fremme en gradvis geografisk spredning blant medlemsstatene, særlig med hensyn til de medlemsstatene som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, bør Kommissjonen i samarbeid med Den europeiske investeringsbank, gjennom fellestiltak som det europeiske ekspertisesenteret for offentlig-private partnerskap (EPEC) og felles støtte til prosjekter i europeiske regioner (Jaspers), støtte medlemsstatene i å utvikle passende prosjekter som kan være aktuelle for prosjektfinansiering.

51) Finansieringsordningene i henhold til denne forordning bør gjenspeile reglene fastsatt i avdeling VIII i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og i delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1268/2012⁽¹⁾, og bør være i tråd med gjeldende regler for beste praksis for finansieringsordninger.

52) Med hensyn til vilkårene for finansieringsordningene kan det være nødvendig å legge til ytterligere krav i arbeidsprogrammene, for eksempel for å sikre konkurransedyktige markeder med sikte på utviklingen av Unionens politikk, teknologisk utvikling og andre faktorer som kan bli relevante.

53) Flerårig programplanlegging for støtte fra Ordningen for et sammenkoplet Europa bør støtte Unionens prioriteringer ved å sikre tilgang til nødvendige finansielle midler og sørge for konsekvens, åpenhet og kontinuitet i Unionens og medlemsstatenes felles tiltak. For forslag som sendes inn etter gjennomføringen av det første flerårige arbeidsprogrammet i transportsektoren, bør kostnader være støtteberettigede fra 1. januar 2014 for å sikre kontinuiteten til prosjekter som allerede omfattes av forordning (EF) nr. 680/2007.

54) På grunn av det betydelige budsjettet som trengs for å gjennomføre enkelte infrastrukturprosjekter, bør det være mulig å dele opp budsjettforpliktelsene tilknyttet finansieringsbistanden for enkelte tiltak, i årlige utbetalinger.

55) I betraktning av de midlene som er tilgjengelige på unionsplan, må det legges vekt på prosjektene med høyest europeisk tilleggsverdi for å oppnå ønsket effekt. Støtte bør derfor konsentreres om hovednett og prosjekter av felles interesse på området for trafikksstyringssystemer, særlig systemene for lufttrafikkstyring i den nye generasjonen av europeiske systemer for lufttrafikkstyring (SESAR-systemet), som krever midler fra unionsbudsjettet på om lag 3 000 millioner euro, samt det intelligente transportsystemet (ITS), overvåkings- og informasjonssystemet for sjøtrafikk (VTMIS), vannveisinformasjonstjenester (RIS) og Det europeiske system for styring av jernbanetrafikk (ERTMS). I energisektoren bør finansiell støtte konsentreres om å fullføre det indre energimarked, sikre forsynings sikkerhet, fremme bærekraft, blant annet ved å sikre overføring av fornybar elektrisk kraft fra produksjonssted til etterspørsels- og lagringssted, og å tiltrekke seg offentlig og privat investering. I telekommunikasjonssektoren bør finansiell støtte hovedsakelig rettes mot prosjekter som vil gi etterspørsel etter bredbånd, herunder bygging av en europeisk infrastruktur for digitale tjenester, som i sin tur vil fremme investering i utbygging av bredbånd.

56) I energisektoren bør det prioriteres å tildele budsjettmidler i form av finansieringsordninger, med forbehold om markedsgjennomslag. Prosjekter av felles interesse i telekommunikasjonssektoren bør være berettiget til økonomisk støtte fra Unionen i form av tilskudd og offentlige innkjøp til hovedtjenestepattform, allmenne tjenester og tverrgående tiltak. Tiltak på området bredbåndsutbygging, herunder tiltak som skaper etterspørsel etter bredbånd, bør være berettiget til økonomisk støtte fra Unionen i form av finansieringsordninger.

⁽¹⁾ Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1268/2012 av 29. oktober 2012 om gjennomføringsregler for europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 om finansielle regler for Den europeiske unions alminnelige budsjett (EUT L 362 av 31.12.2012, s. 1).

- 57) I henhold til undersøkelsen som er utført i konsekvensanalysen for forordning (EU) nr. 347/2013, er antallet prosjekter av felles interesse som bidrar mest til innføringen av prioriterte strategiske korridorer for energiinfrastrukturen, beregnet til om lag 100 på området for elektrisk kraft og 50 på området for gass. Med tanke på at Europas energisystem de to kommende tiårene forventes å bli dominert av elektrisk kraft, anslås det dessuten at støtte til elektrisitetsprosjekter av felles interesse vil stå for hoveddelen av den den finansielle rammen for energi i henhold til Ordningen for et sammenkoplet Europa. Selv om dette anslaget vil endres når mer informasjon blir tilgjengelig, og idet det tas hensyn til behovet for å sikre samsvar med forordning (EU) nr. 347/2013, bør Kommissjonen ta behørig hensyn til elektrisitetsprosjekter, med mål om å gjøre hoveddelen av den finansielle støtten tilgjengelig for disse prosjektene i tidsrommet 2014-2020, med forbehold om markedsgjennomslag, kvaliteten på og modenheten til foreslåtte tiltak samt disses finansieringsbehov. Dette målet skal ikke berøre en eventuell omfordeling av tilgjengelig finansiering for energiprojekter.
- 58) Kommissjonen bør foreta en foreløpig vurdering og en vurdering i ettertid og formidle disse til Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen for å vurdere hvor effektiv og formålstjenlig finansieringen er, og hvilken betydning den har for de overordnede målene i Ordningen for et sammenkoplet Europa og prioriteringene i Europa 2020-strategien. Kommissjonen bør offentliggjøre opplysningene om bestemte prosjekter i henhold til Ordningen for et sammenkoplet Europa. Disse opplysningene bør oppdateres årlig.
- 59) Når det gjelder transport og energi, er det på grunnlag av de sektorspesifikke retningslinjene fastsatt i forordning (EU) nr. 1315/2013 og i forordning (EU) nr. 347/2013, utarbeidet lister over prosjekter, prioriterte korridorer og områder som denne forordning bør få anvendelse på, og som bør tas med i et vedlegg til denne forordning. For å ta hensyn til mulige endringer i politiske prioriteringer og teknologiske funksjoner samt trafikkflyt på området for transport, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV), delegeres til Kommissjonen når det gjelder å vedta endringer i del I i vedlegg I og å presisere finansieringsprioriteringene for tiltak som er støtteberettigede i henhold til artikkel 7 nr. 2 og skal gjenspeiles i arbeidsprogrammene.
- 60) Dersom det er nødvendig å avvike fra tildelingen til et særlig transportmål angitt i del IV i vedlegg I til denne forordning med mer enn fem prosentpoeng, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommissjonen, som kan endre de veiledende prosentandelene for hvert av de særlige transportmålene, slik at det tas hensyn til den faktiske etterspørselen etter finansiering i henhold til de særlige transportmålene, og funn som er gjort i den foreløpige vurderingen tas til følge. De veiledende tildelingene til særlige transportmål hindrer ikke at beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet, i sin helhet anvendes til prosjekter for gjennomføring av hovednettet, eller til prosjekter og tverrgående prioriteringer angitt i del I i vedlegg I til denne forordning.
- 61) For å gjenspeile konklusjonene fra gjennomføringen av Ordningen for et sammenkoplet Europa, herunder fra den foreløpige vurderingen, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommissjonen, som kan endre listen over generelle retningslinjer det skal tas hensyn til når kriterier for tildeling fastsettes.
- 62) Når delegerte rettsakter vedtas i henhold til denne forordning, er det av særlig betydning at Kommissjonen gjennomfører relevante konsultasjoner under det forberedende arbeidet, herunder på sakkyndignivå. Ved forberedelser og utarbeiding av delegerte rettsakter skal Kommissjonen sikre samtidig, aktuell og hensiktsmessig overføring av relevante dokumenter til Europaparlamentet og Rådet.
- 63) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordning bør Kommissjonen gis gjennomføringsmyndighet for flerårige og årlige arbeidsprogrammer. Denne myndigheten skal utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- 64) Gjennom hele utgiftssyklusen bør Unionens økonomiske interesser ivaretas gjennom forholdsmessige tiltak, herunder ved å forebygge, påvise og etterforske uregelmessigheter, kreve tilbake midler som er tapt, betalt på feil grunnlag eller brukt på en feilaktig måte og, der det er hensiktsmessig, ilegge sanksjoner i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012. Europaparlamentet bør underrettes om alle slike tiltak.
- 65) For å sikre en bred og rettferdig konkurranse om prosjekter som finansieres av Ordningen for et sammenkoplet Europa, bør kontraktens form være i samsvar med prosjektets mål og øvrige omstendigheter. Kontraktvilkår bør utformes slik at risikoen knyttet til kontrakten fordeles rettferdig for å oppnå best mulig kostnadseffektivitet, og for at kontrakten skal kunne oppfylles så effektivt som mulig. Dette prinsippet bør gjelde uavhengig av om det benyttes en nasjonal eller internasjonal kontraktsmodell.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommissjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

- 66) Deler av infrastrukturprosjektene av felles interesse kan måtte knyttes til og gå gjennom nabostater, førtredelsesstater og andre tredjestater. Ordningen for et sammenkoplet Europa bør tilby forenklede måter å knytte sammen og finansiere disse infrastrukturene på for å sikre konsekvens mellom interne og eksterne ordninger i unionsbudsjettet.
- 67) Når tredjestater og enheter etablert i tredjestater deltar i tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse, bør det bare gis tilskudd dersom det er lite sannsynlig at tiltaket vil få tilstrekkelig støtte fra andre former for finansiering i henhold til Ordningen for et sammenkoplet Europa eller andre unionsprogrammer.
- 68) De generelle retningslinjene for hvordan Kommisjonen skal ta hensyn til den sosiale, klimamessige og miljømessige virkningen, som angitt i del V i vedlegg I til denne forordning, bør ikke gjelde på området for energi, i samsvar med tilnærmingen i artikkel 4 nr. 4 i forordning (EU) nr. 347/2013.
- 69) I telekommunikasjonssektoren bør de generelle retningslinjene for hvordan det skal tas hensyn til den stimulerende virkningen som unionsstøtte har på offentlige og private investeringer, bare gjelde for de infrastrukturene for digitale tjenester som skal fremme ytterligere investeringer.
- 70) De generelle retningslinjene for hvordan det skal tas hensyn til den grenseoverskridende dimensjonen, bør ikke gjelde for bredbåndsnett, ettersom all investering i bredbånd, herunder investeringer innenfor medlemsstatenes grenser, vil øke sammenkoplingen av transeuropeiske telekommunikasjonsnett.
- 71) Når EFTA-stater (Det europeiske frihandelsforbund) som er EØS-medlemmer (Det europeiske økonomiske samarbeidsområde) skal delta i Ordningen for et sammenkoplet Europa, bør deltakingen skje i samsvar med vilkårene fastsatt i EØS-avtalen. Hver sektor som omfattes av denne forordning, skal derfor regnes som et atskilt program. EFTA-staters deltaking i Ordningen for et sammenkoplet Europa bør særlig fastsettes på området for telekommunikasjon.
- 72) Når det gjelder støtteberettigelsen til transportprosjekter av felles interesse i tredjestater i henhold til denne forordning, bør de veiledende kartene i vedlegg III til forordning (EU) nr. 1315/2013 legges til grunn. I tredjestater som nevnte forordning ikke omfatter veiledende kart for, bør prosjekter av felles interesse være støtteberettiget når det foregår et gjensidig samarbeid med sikte på å komme til enighet om slike veiledende kart.
- 73) Ettersom målene for denne forordning, som er å samordne, utvikle og finansiere transeuropeiske nett,

ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av behovet for samordning av målene bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

- 74) Av klarhetshensyn bør europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010⁽¹⁾ oppheves.
- 75) Denne forordning bør tre i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, slik at delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter fastsatt i denne forordning, kan vedtas til rett tid.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

AVDELING I

FELLES BESTEMMELSER

KAPITTEL I

Ordningen for et sammenkoplet Europa

Artikkel 1

Formål

Ved denne forordning opprettes Ordningen for et sammenkoplet Europa, som fastsetter vilkårene, metodene og framgangsmåtene for å gi finansiell støtte fra Unionen til transeuropeiske nett med sikte på å støtte prosjekter av felles interesse i sektoren for transport-, telekommunikasjons- og energiinfrastrukturer og utnytte potensielle synergier mellom disse sektorene. Den fastsetter også fordelingen av midlene som skal gjøres tilgjengelige i henhold til den flerårige finansielle rammen for årene 2014–2020.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- «prosjekt av felles interesse» et prosjekt identifisert i forordning (EU) nr. 1315/2013 eller forordning (EU) nr. 347/2013, eller i en forordning om retningslinjer for transeuropeiske nett på området for telekommunikasjonsinfrastruktur,
- «grensekryssende strekning» i transportsektoren den strekningen som sikrer kontinuiteten i et prosjekt av felles interesse mellom de nærmeste byknutepunktene på begge sider av grensen mellom to medlemsstater eller mellom en medlemsstat og en nabostat,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 67/2010 av 30. november 2009 om fastsettelse av generelle regler for tildeling av finansiell støtte fra Fellesskapet på området for transeuropeiske nett (EUT L 27 av 30.1.2007, s. 20).

3. «nabostat» en stat som omfattes av den europeiske nabo-skapspolitikken, herunder det strategiske partnerskapet, utvidelsespolitikken og Det europeiske økonomiske samarbeidsområde eller Det europeiske frihandelsforbund,
4. «tredjestat» en nabostat eller en annen stat som Unionen kan samarbeide med for å nå målene fastsatt i denne forordning,
5. «anleggsarbeid» kjøp, levering og bruk av komponenter, systemer og tjenester, herunder programvare, gjennomføring av utviklings-, konstruksjons- og monteringsvirksomhet tilknyttet et prosjekt, godkjenning av installasjoner og igangsettelse av et prosjekt,
6. «undersøkelser» virksomhet som er nødvendige for å forberede gjennomføringen av et prosjekt, som forberedende undersøkelser, kartlegging, forundersøkelser, vurderingsundersøkelser, prøvings- og valideringsundersøkelser, herunder i form av programvare og annen faglig bistand, herunder forberedende tiltak for å definere og utvikle et prosjekt og ta beslutninger om finansiering, for eksempel rekognosering på aktuelle steder og utarbeiding av finansieringspakken,
7. «programstøttetiltak» i forbindelse med Ordningen for et sammenkoplet Europa, alle oppfølgingstiltak som er nødvendige for gjennomføring av ordningen og gjennomføringen av de enkelte sektorspesifikke retningslinjene, for eksempel tjenester, særlig ytelse av faglig bistand, herunder bruk av finansieringsordninger, samt virksomhet tilknyttet forberedelser, forundersøkelser, samordning, overvåking, samråd med berørte parter, kontroll, revisjon og vurdering av direkte betydning for forvaltningen av Ordningen for et sammenkoplet Europa og for å nå ordningens mål. Programstøttetiltak omfatter særlig undersøkelser, møter, kartlegging av infrastruktur, informasjon, spredning, kommunikasjon og bevisstgjøringstiltak, utgifter tilknyttet IT-verktøy og -nettverk med sikte på å utveksle informasjon om Ordningen for et sammenkoplet Europa, samt alle andre utgifter som Kommisjonen pådrar seg i forbindelse med faglig og administrativ bistand som er nødvendig for å forvalte Ordningen for et sammenkoplet Europa, eller for å gjennomføre de enkelte sektorspesifikke retningslinjene. Programstøttetiltak omfatter også virksomhet som er nødvendig for å tilrettelegge forberedelsen av prosjekter av felles interesse, særlig i medlemsstatene, som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, med sikte på å innhente finansiering i henhold til denne forordning eller på finansmarkedet. Dersom det er hensiktsmessig, skal programstøttetiltak også omfatte å dekke kostnadene til det utøvende organet som Kommisjonen har pålagt gjennomføringen av bestemte deler av Ordningen for et sammenkoplet Europa («utøvende organ»),
8. «tiltak» en aktivitet som er identifisert som finansielt og faglig uavhengig, har en bestemt tidsramme og er nødvendig for å gjennomføre et prosjekt av felles interesse,
9. «støtteberettiget kostnad» det samme som i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012,
10. «mottaker» en medlemsstat, en internasjonal organisasjon eller en offentlig eller privat virksomhet eller et offentlig eller privat organ som er utvalgt til å motta finansiell støtte fra Unionen i henhold til denne forordning og i samsvar med ordningene fastsatt i det aktuelle arbeidsprogrammet nevnt i artikkel 17,
11. «gjennomføringsorgan» en offentlig eller privat virksomhet eller et offentlig eller privat organ utnevnt av en mottaker som er en medlemsstat eller en internasjonal organisasjon, for å gjennomføre det aktuelle tiltaket. En slik utnevning skal besluttes av mottakeren på dennes eget ansvar og, dersom den krever tildeling av en innkjøpskontrakt, i samsvar med gjeldende unionsregler og nasjonale regler for offentlige innkjøp,
12. «samlet nett» transportinfrastrukturen definert i samsvar med kapittel II i forordning (EU) nr. 1315/2013,
13. «hovednett» transportinfrastrukturen definert i samsvar med kapittel III i forordning (EU) nr. 1315/2013,
14. «korridorer i hovednettet» ordningen for å tilrettelegge en samordnet gjennomføring av hovednettet som fastsatt i kapittel IV i forordning (EU) nr. 1315/2013 og oppført i del I i vedlegg I til denne forordning,
15. «flaskehals» i transportsektoren en fysisk, teknisk eller funksjonell hindring som fører til et systembrudd som påvirker kontinuiteten til trafikkflyten over lange distanser eller over landegrensene, og som kan avhjelpest ved utvikling av ny infrastruktur eller betydelig opprusting av eksisterende infrastruktur som kan medføre betydelige forbedringer som løser flaskehalsproblemet,
16. «prioritet» prioriterte korridorer for elektrisk kraft, prioriterte korridorer for gass eller prioriterte temaområder angitt i forordning (EU) nr. 347/2013,
17. «telematikksystemer» systemene definert i forordning (EU) nr. 1315/2013,
18. «energiinfrastruktur» infrastrukturen definert i forordning (EU) nr. 347/2013,
19. «synergier mellom sektorer» forekomst av lignende eller komplementære tiltak på tvers av minst to av sektorene for transport, telekommunikasjon eller energi der finansielle, faglige eller menneskelige ressurser kan slås sammen for kostnadseffektivisering eller best mulige resultater,
20. «isolert nett» jernbanenettet til en medlemsstat, eller en del av dette, som fastsatt i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Artikkel 3

Generelle mål

Ordningen for et sammenkoplet Europa skal gjøre det mulig å forberede og gjennomføre prosjekter av felles interesse innenfor rammen av politikken for transeuropeiske nett i transport-, telekommunikasjons- og energisektoren. Ordningen for et sammenkoplet Europa skal særlig støtte gjennomføringen av prosjekter av felles interesse som skal bidra til utvikling og bygging av ny infrastruktur og nye tjenester, eller til opprusting av eksisterende infrastrukturer og tjenester i transport-, telekommunikasjons- og energisektoren. Manglende forbindelser i transportsektoren skal prioriteres. Videre skal Ordningen for et sammenkoplet Europa bidra til å støtte prosjekter som gir en europeisk tilleggsverdi og betydelige sosiale fordeler og ikke mottar tilstrekkelig finansiering fra markedet. Følgende generelle mål skal gjelde for transport-, telekommunikasjons- og energisektoren:

- a) De skal bidra til smart, bærekraftig og inkluderende vekst i samsvar med Europa 2020-strategien, ved å utvikle moderne og meget effektive transeuropeiske nett som tar hensyn til framtidig trafikkflyt og er til fordel for hele Unionen med hensyn til å øke konkurransedyktigheten på det globale markedet og økonomisk, sosial og territorial utjevning på det indre marked og å skape et miljø som er mer gunstig for offentlige, private eller offentlig-private investeringer gjennom en kombinasjon av finansieringsordninger og direkte støtte fra Unionen, der prosjekter kan dra fordel av en slik kombinasjon av ordninger og ved å utnytte synergier på tvers av sektorene på en hensiktsmessig måte.

Måloppnåelsen skal måles ved omfanget av privat, offentlig eller offentlig-privat investering i prosjekter av felles interesse, samt særlig ved omfanget av privat investering i prosjekter av felles interesse som oppnås gjennom finansieringsordninger i henhold til denne forordning. Det skal legges særlig vekt på effektiv bruk av offentlig investering.

- b) De skal gjøre det mulig for Unionen å nå målene for bærekraftig utvikling, herunder å redusere klimagassutslippene med minst 20 prosent sammenlignet med nivået fra 1990, øke energieffektiviteten med 20 prosent og øke andelen fornybar energi til 20 prosent innen 2020, slik at de bidrar til Unionens mål for avkarbonisering på mellomlang og lang sikt samt sikrer større solidaritet mellom medlemsstatene.

Artikkel 4

Særlige sektormål

1. Uten at de generelle målene fastsatt i artikkel 3 berøres, skal Ordningen for et sammenkoplet Europa bidra til at de særlige sektormålene nevnt i nr. 2, 3 og 4 i denne artikkel nås.

2. I transportsektoren skal Ordningen for et sammenkoplet Europa støtte prosjekter av felles interesse, som definert i

artikkel 7 nr. 2 i forordning (EU) nr. 1315/2013, som ivaretar målene angitt nedenfor, som nærmere beskrevet i artikkel 4 i nevnte forordning:

- a) fjerne flaskehals, styrke jernbanens samtrafikkevne, bygge manglende forbindelser og særlig utbedre grensekryssende strekninger. Måloppnåelsen skal måles ved:
- i) antallet nye eller utbedrede grensekryssende forbindelser,
 - ii) antallet kilometer jernbanelinje som er tilpasset den europeiske standarden for nominell sporvidde og utstyrt med ERTMS,
 - iii) antallet flaskehals som er fjernet og strekninger med økt kapasitet på transportveier for alle transportsystemer som har mottatt finansiering fra Ordningen for et sammenkoplet Europa,
 - iv) lengden på nettet av innlands vannveier etter klasse i Unionen, og
 - v) lengden på Unionens jernbanenett som er opprustet i samsvar med kravene nevnt i artikkel 39 nr. 2 i forordning (EU) nr. 1315/2013.
- b) sikre bærekraftige og effektive transportsystemer på lang sikt for å forberede forventet framtidig transportflyt, samt gjøre avkarbonisering av alle transportsystemer mulig ved en overgang til nyskapende, energieffektiv transportteknologi med lavt utslipp og best mulig sikkerhet. Måloppnåelsen skal måles ved:
- i) antallet forsyningspunkter for alternativt drivstoff for kjøretøyer som benytter TEN-T-hovednettet for veitransport i Unionen,
 - ii) antallet innlandshavner og kysthavner i TEN-T-hovednettet utstyrt med forsyningspunkter for alternativt drivstoff i Unionen, og
 - iii) reduksjonen av antallet trafikkofre på veinettet i Unionen.
- c) skape best mulig integrasjon og samtrafikk mellom transportsystemene og styrke transporttjenestenes samtrafikkevne, samtidig som tilgjengeligheten til transportinfrastrukturene sikres. Måloppnåelsen skal måles ved:
- i) antall logistikkplattformer for ulike transportsystemer, herunder innlands- og kysthavner og lufthavner, som er tilknyttet jernbanenettet,
 - ii) antall utbedrede bane-vei-terminaler, og antallet utbedrede eller nye forbindelser mellom havner gjennom motorveier til sjøs,

- iii) antall kilometer innlands vannveier utstyrt med RIS,
- iv) i hvilken grad SESAR-systemet, VTMS og ITS er tatt i bruk i veisektoren.

Indikatorene som er nevnt i dette avsnittet, skal ikke gjelde for medlemsstater som ikke har et jernbanenett eller nett av innlands vannveier.

Disse indikatorene skal ikke brukes som kriterier for hvorvidt tiltak velges ut eller er støtteberettiget i henhold til Ordningen for et sammenkoplet Europa.

Veiledende prosentsatser som gjenspeiler andelen av de samlede budsjettmidlene nevnt i artikkel 5 nr. 1 bokstav a) som skal tildeles til hver av de tre særlige transportmålene, er angitt i del IV i vedlegg I til denne forordning. Kommisjonen skal ikke avvike fra disse veiledende prosentsatsene med mer enn fem prosentpoeng.

3. I energisektoren skal Ordningen for et sammenkoplet Europa støtte prosjekter av felles interesse som har ett eller flere av følgende mål:

- a) øke konkurransedyktigheten ved å fremme ytterligere integrasjon av det indre energimarkedet og samtrafikkveien til elektrisitets- og gassnett på tvers av landegrensene. Måloppnåelsen skal måles i ettertid ved:
 - i) antallet prosjekter som effektivt knytter sammen medlemsstatenes nett og fjerner indre hindringer,
 - ii) reduksjon eller fjerning av medlemsstaters energisolering,
 - iii) prosentandelen elektrisk kraft som transporteres over landegrensene, i forhold til den installerte kapasiteten for produksjon av elektrisk kraft i de berørte medlemsstatene,
 - iv) pristilnærming i gass- og/eller elektrisitetsmarkedene i de berørte medlemsstatene, og
 - v) prosentandelen av den høyeste etterspørselen i de to berørte medlemsstatene som har toveisforbindelser for gass.

b) øke sikkerheten til energiforsyningen i Unionen,

Måloppnåelsen skal måles i ettertid ved:

- i) antallet prosjekter som muliggjør bredde innen energikilder, leverandører og forsyningsveier,
- ii) antallet prosjekter som øker lagringskapasiteten,
- iii) systemers motstandsdyktighet med hensyn til antall forsyningsavbrudd og deres varighet,
- iv) hvor store reduksjoner i produksjonen av fornybar energi som er unngått,

- v) isolerte markeders forbindelse til et større utvalg forsyningskilder,
- vi) best mulig bruk av energiinfrastrukturmidler.

c) bidra til bærekraftig utvikling og miljøvern, blant annet ved å integrere energien fra fornybare kilder i overføringsnettet, og ved å utvikle intelligente energinett og karbondioksidnett.

Måloppnåelsen skal måles i ettertid ved:

- i) mengden fornybar elektrisk kraft som overføres fra produksjon til større forbrukssentre og lagringsplasser,
- ii) hvor store reduksjoner i produksjonen av fornybar energi som er unngått,
- iii) antallet iverksatte prosjekter for intelligente elektrisitetsnett som har fått støtte gjennom Ordningen for et sammenkoplet Europa, og den etterspørsel-respons disse har gjort mulig,
- iv) mengden CO₂-utslipp som er forhindret gjennom prosjekter som har fått støtte gjennom Ordningen for et sammenkoplet Europa.

Indikatorene nevnt i dette nummer til måling av måloppnåelse i ettertid, skal ikke brukes som kriterier for hvorvidt tiltak velges ut eller er støtteberettiget i henhold til Ordningen for et sammenkoplet Europa.

Vilkårene for at prosjekter av felles interesse skal være berettiget til støtte fra Unionen er angitt i artikkel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013, mens utvelgelseskriteriene for prosjekter av felles interesse er fastsatt i artikkel 4 i nevnte forordning.

4. I telekommunikasjonssektoren skal Ordningen for et sammenkoplet Europa støtte tiltak som tar sikte på å nå målene som er angitt i en forordning om retningslinjer for trans-europeiske nett på området for telekommunikasjonsinfrastruktur.

Artikkel 5

Budsjett

1. Den finansielle rammen for gjennomføringen av Ordningen for et sammenkoplet Europa for tidsrommet 2014-2020 skal være 33 242 259 000⁽¹⁾ millioner euro i løpende priser. Beløpet skal fordeles slik:

- a) transportsektoren: 26 250 582 000 euro, hvorav 11 305 500 000 euro skal overføres fra utjevningfondet og brukes i samsvar med denne forordning utelukkende i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet,

⁽¹⁾ Den finansielle rammen for Ordningen for et sammenkoplet Europa for tidsrommet 2014-2020 i faste 2011-priser er 29 300 000 000 euro, fordelt slik: 23 174 000 000 euro, herunder 10 000 000 000 euro til utjevningstater (transport), 5 126 000 000 euro (energi), 1 000 000 000 euro (telekommunikasjon).

- b) telekommunikasjonssektoren: 1 141 602 000 euro,
- c) energisektoren: 5 850 075 000 euro.

Beløpene berører ikke anvendelsen av fleksibilitetsordningen fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013⁽¹⁾.

2. Den finansielle rammen for gjennomføring av Ordningen for et sammenkoplet Europa skal dekke utgifter til:

- a) tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse og programstøttetiltak fastsatt i artikkel 7,
- b) programstøttetiltak for utgifter Kommisjonen har pådratt seg til faglig og administrativ støtte tilknyttet forvaltningen av Ordningen for et sammenkoplet Europa, herunder tiltak som er nødvendige for å sikre overgangen mellom Ordningen for et sammenkoplet Europa og de tiltakene som er vedtatt i henhold til forordning (EF) nr. 680/2007, opptil 1 prosent av den finansielle rammen; kostnadene til det utøvende organet inngår også under denne øvre grensen.

3. Etter den foreløpige vurderingen nevnt i artikkel 27 nr. 1, kan Europaparlamentet og Rådet, etter forslag fra Kommisjonen, overføre bevilgninger mellom transport-, telekommunikasjons- og energisektoren fra tildelingen fastsatt i nr. 1, med unntak av beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet for å finansiere prosjekter i transportsektoren i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet.

4. De årlige bevilgningene skal godkjennes av Europaparlamentet og Rådet innenfor den flerårige finansielle rammen for tidsrommet 2014–2020.

KAPITTEL II

Former for finansiering og finansielle bestemmelser

Artikkel 6

Former for finansiell støtte

1. Ordningen for et sammenkoplet Europa skal gjennomføres ved hjelp av én eller flere av formene for finansiell støtte fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, særlig tilskudd, offentlige innkjøp og finansieringsordninger.
2. For formålene i denne forordning skal arbeidsprogrammene nevnt i artikkel 17, fastsette formene for finansiell støtte, særlig tilskudd, offentlige innkjøp og finansieringsordninger.
3. Etter en nytte- og kostnadsanalyse kan Kommisjonen overlate deler av gjennomføringen av Ordningen for et sammenkoplet Europa til organene nevnt i artikkel 58 nr. 1 bokstav a) og artikkel 62 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, og særlig til det utøvende organet, med sikte på best mulig forvaltning og strengest mulige krav til effektivitet i

Ordningen for et sammenkoplet Europa innen transport-, telekommunikasjons- og energisektoren. Kommisjonen kan også overlate deler av gjennomføringen av Ordningen for et sammenkoplet Europa til organene nevnt i artikkel 58 nr. 1 bokstav c) i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Artikkel 7

Berettigelse og vilkår for finansiell støtte

1. Det er bare tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse i samsvar med forordning (EU) nr. 1315/2013 og (EU) nr. 347/2013 og en forordning om retningslinjer for transeuropeiske nett i området for telekommunikasjonsinfrastruktur, samt programstøttetiltak, som skal være berettiget til finansiell støtte fra Unionen i form av tilskudd, offentlige innkjøp og finansieringsordninger.

2. I transportsektoren er det bare tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse i samsvar med forordning (EU) nr. 1315/2013, og programstøttetiltak, som skal være berettiget til finansiell støtte fra Unionen i form av offentlige innkjøp og finansieringsordninger i henhold til denne forordning. Det er bare følgende tiltak som skal være berettiget til finansiell støtte fra Unionen i form av tilskudd i henhold til denne forordning:

- a) tiltak for å gjennomføre hovednettet i samsvar med kapittel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, herunder bruk av ny teknologi og nyskaping i samsvar med artikkel 33 i nevnte forordning, og prosjekter og tverrgående prioriteringer nevnt i del I i vedlegg I til denne forordning,
- b) tiltak for å gjennomføre det samlede nettet i samsvar med kapittel II i forordning (EU) nr. 1315/2013, når slike tiltak bidrar til å bygge manglende forbindelser, tilrettelegge trafikkflyt over landegrensene eller fjerne flaskehals, og når disse tiltakene også bidrar til å utvikle hovednettet eller knytte sammen korridorer i hovednettet, eller når slike tiltak bidrar til bruk av ERTMS på hovedruter for korridorer for godstransport med jernbane, som definert i vedlegget til forordning (EU) nr. 913/2010, opptil en øvre grense på fem prosent av den finansielle rammen for transport som angitt i artikkel 5 i denne forordning,
- c) undersøkelser tilknyttet prosjekter av felles interesse som definert i artikkel 8 nr. 1 bokstav b) og c) i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- d) undersøkelser tilknyttet grensekryssende prioriterte prosjekter som definert i vedlegg III til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 661/2010/EU⁽²⁾,
- e) tiltak som støtter prosjekter av felles interesse som definert i artikkel 8 nr. 1 bokstav a), d) og e) i forordning (EU) nr. 1315/2013,

⁽¹⁾ Rådsforordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 av 2. desember 2013 om fastsettelse av den flerårige finansielle rammen for tidsrommet 2014-2020 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 884).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 661/2010/EU av 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett (EUT L 204 av 5.8.2010, s. 1).

- f) tiltak for å gjennomføre transportinfrastruktur i knutepunkter i hovednettet, herunder byknutepunkter, som definert i artikkel 41 i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- g) tiltak som støtter telematikkssystemer i samsvar med artikkel 31 i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- h) tiltak som støtter godstransporttjenester i samsvar med artikkel 32 i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- i) tiltak for å redusere støy fra jernbanetransport, herunder ved ettermontering på eksisterende rullende materiell i samarbeid med blant annet jernbaneindustrien,
- j) programstøttetiltak,
- g) tiltak for å gjennomføre trygg og sikker infrastruktur i samsvar med artikkel 34 i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- l) tiltak som støtter motorveier til sjøs som fastsatt i artikkel 21 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Transportrelaterte tiltak som omfatter en grensekryssende strekning eller deler av en slik strekning, skal være berettiget til finansiell støtte fra Unionen bare dersom det foreligger en skriftlig avtale mellom de berørte medlemsstatene eller mellom medlemsstatene og berørte tredjestater om ferdigstillelse av den grensekryssende strekningen.

3. I energisektoren skal alle tiltak for å gjennomføre prosjektene av felles interesse som er tilknyttet prioriterte korridorer og områder nevnt i del II i vedlegg I til denne forordning, og som oppfyller vilkårene fastsatt i artikkel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013, samt programstøttetiltak, være berettiget til finansiell støtte fra Unionen i form av finansieringsordninger, offentlige innkjøp og tilskudd i henhold til denne forordning.

For at unionsbudsjettet skal kunne brukes mest mulig effektivt for å mangfoldiggjøre virkningen av den finansielle støtten fra Unionen, skal Kommisjonen om mulig prioritere å gi finansiell støtte i form av finansieringsordninger, med forbehold om markedsgjennomslag og innenfor den øvre grensen for bruk av finansieringsordninger i samsvar med artikkel 14 nr. 2 og artikkel 21 nr. 4.

4. I telekommunikasjonssektoren skal alle tiltak for å gjennomføre prosjekter av felles interesse og programstøttetiltak som er omtalt i en forordning om retningslinjer for transeuropeiske nett på området for telekommunikasjonsinfrastruktur og oppfyller kriteriene fastsatt i samsvar med nevnte forordning, være berettiget til finansiell støtte fra Unionen i henhold til denne forordning, etter følgende regler:

- a) generelle tjenester, hovedtjenesteplattformer og programstøttetiltak skal finansieres gjennom tilskudd og/eller offentlige innkjøp,

- b) tiltak på området for bredbåndsnett skal finansieres gjennom finansieringsordninger.

5. Tiltak med synergier mellom sektorer som bidrar til prosjekter av felles interesse som er støtteberettiget i henhold til minst to forordninger nevnt i artikkel 2 nr. 1, skal være berettiget til å motta finansiell støtte i henhold til denne forordning med hensyn til forslagsinnbydelser på tvers av sektorer som nevnt i artikkel 17 nr. 7, bare dersom komponentene og kostnadene forbundet med tiltaket klart kan fordeles per sektor i henhold til nr. 2, 3 og 4 i denne artikkel.

KAPITTEL III

Tilskudd

Artikkel 8

Former for tilskudd og støtteberettigede kostnader

1. Tilskudd i henhold til denne forordning kan være utformet på en av de måtene som er fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Arbeidsprogrammene nevnt i artikkel 17 i denne forordning, skal fastsette tilskuddsformene som kan brukes til å finansiere de aktuelle tiltakene.

2. Uten at forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 berøres, kan utgifter til tiltak i forbindelse med prosjekter inkludert i de første flerårige og årlige arbeidsprogrammene, være støtteberettiget fra 1. januar 2014.

3. Det er bare utgifter som er påløpt i medlemsstater, som er støtteberettiget, bortsett fra når prosjektet av felles interesse omfatter territoriet til én eller flere tredjestater, og der tiltaket er uunngåelig for å nå målene for det aktuelle prosjektet.

4. Kostnadene til utstyr og infrastruktur som mottakeren behandler som investeringsutgifter, kan gi rett til støtte opptil det samlede beløp.

5. Utgifter tilknyttet undersøkelser om miljøvern og om samsvar med gjeldende unionsrett, kan gi rett til støtte.

6. Utgifter tilknyttet kjøp av land skal ikke gi rett til støtte, med unntak av midler som overføres fra utjevningfondet i transportsektoren i samsvar med en forordning som fastsetter felles bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond, utjevningfondet, Det europeiske fond for utvikling av landområdene og Det europeiske hav- og fiskerifond, og som fastsetter alminnelige bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond og utjevningfondet.

7. Berettigede kostnader skal omfatte merverdiavgift («mva.») i samsvar med artikkel 126 nr. 3 bokstav c) i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Når det gjelder beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet for bruk i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, skal reglene for berettigelse vedrørende merverdiavgift, være de samme som de som gjelder for utjevningfondet nevnt i en forordning som fastsetter felles bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond, utjevningfondet, Det europeiske fond for utvikling av landområder og Det europeiske hav- og fiskerifond, og som fastsetter alminnelige bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond og utjevningfondet.

8. Regler for støtteberettigelse for kostnader mottakere har pådratt seg, får tilsvarende anvendelse på kostnader som gjennomføringsorganer har pådratt seg.

Artikkel 9

Vilkår for deltaking

1. Forslag skal sendes inn av én eller flere medlemsstater, eller etter avtale med berørte medlemsstater, av internasjonale organisasjoner, fellesforetak eller offentlige eller private virksomheter eller organer etablert i medlemsstatene.

2. Forslag kan sendes inn av enheter som ikke har status som rettssubjekt i henhold til gjeldende nasjonal lov, forutsatt at representantene har kompetanse til å påta seg rettslige forpliktelser på deres vegne og gi en garanti som beskytter Unionens finansielle interesser tilsvarende den som juridiske personer kan gi.

3. Forslag innsendt av fysiske personer er ikke støtteberettiget.

4. Dersom det er nødvendig for å nå målene for et gitt prosjekt av felles interesse, og dersom deltakingen er behørig begrunnet, kan tredjestater og enheter etablert i tredjestater, delta i tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse.

De kan ikke motta finansiell støtte i henhold til denne forordning, bortsett fra når det er absolutt nødvendig for å nå målene for et bestemt prosjekt av felles interesse.

5. Flerårige og årlige arbeidsprogrammer nevnt i artikkel 17, kan inneholde ytterligere særlige regler for innsending av forslag.

Artikkel 10

Finansieringssatser

1. Med unntak av tilfellene nevnt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, skal forslag velges ut på grunnlag av forslagsinnbydelser basert på arbeidsprogrammene nevnt i artikkel 17 i denne forordning.

2. I transportsektoren skal den finansielle støtten fra Unionen ikke overstige:

a) når det gjelder tilskudd til undersøkelser: 50 prosent av støtteberettigede kostnader,

b) når det gjelder tilskudd til anleggsarbeid:

i) for jernbanenett og veinett i medlemsstater der det ikke finnes noe jernbanenett på territoriet, eller i medlemsstater eller deler av medlemsstater som har et isolert nett uten langtransport av gods med jernbane: 20 prosent av støtteberettigede kostnader; finansieringssatsen kan økes til høyst 30 prosent for tiltak for å løse flaskehals, og til 40 prosent for tiltak som gjelder grensekryssende strekninger og tiltak som styrker jernbanens samtrafikkveie,

ii) for innlands vannveier: 20 prosent av støtteberettigede kostnader; finansieringssatsen kan økes til høyst 40 prosent for tiltak for å løse flaskehals, og til høyst 40 prosent for tiltak som gjelder grensekryssende strekninger,

iii) for landtransport, forbindelser til og utvikling av logistikkplattformer for ulike transportsystemer, herunder forbindelser til innlands- og kysthavner og lufthavner, samt havneutvikling: 20 prosent av støtteberettigede kostnader,

iv) for tiltak for å redusere støy fra godstransport med jernbane, herunder ved ettermontering på eksisterende rullende materiell: 20 prosent av støtteberettigede kostnader opptil en samlet øvre grense på 1 prosent av budsjettmidlene nevnt i artikkel 5 nr. 1 bokstav a),

v) for å gi funksjonshemmede bedre tilgang til transportinfrastrukturen: 30 prosent av støtteberettigede kostnader til tilpasningsarbeid, men ikke i noe tilfelle mer enn 10 prosent av samlede støtteberettigede kostnader for arbeidet,

vi) for tiltak som støtter ny teknologi og nyskaping innen alle transportsystemer: 20 prosent av støtteberettigede kostnader,

vii) for tiltak som støtter grensekryssende veistrekninger: 10 prosent av støtteberettigede kostnader,

c) når det gjelder tilskudd til telematikksystemer og -tjenester:

i) for jordbaserte komponenter i ERTMS, SESAR-systemet, RIS og VTMS: 50 prosent av støtteberettigede kostnader,

ii) for jordbaserte komponenter i ITS for veisektoren: 20 prosent av støtteberettigede kostnader,

iii) for komponenter om bord i ERTMS: 50 prosent av støtteberettigede kostnader,

iv) for komponenter om bord i SESAR-systemet, RIS, VTMISS og ITS for veisektoren: 20 prosent av støtteberettigede kostnader opptil en samlet øvre grense på 5 prosent av budsjettmidlene nevnt i artikkel 5 nr. 1 bokstav a),

v) for tiltak som støtter utvikling av motorveier til sjøs: 30 prosent av støtteberettigede kostnader,

Kommisjonen skal skape gunstige vilkår for å utvikle prosjekter for motorveier til sjøs sammen med tredjestater,

vi) for andre telematikksystemer enn de som er nevnt i nr. i)-iv), godstransporttjenester og sikre parkeringsplasser i hovedveinettet: 20 prosent av støtteberettigede kostnader.

3. I energisektoren skal den finansielle støtten fra Unionen ikke overstige 50 prosent av støtteberettigede kostnader til undersøkelser og/eller anleggsarbeid. Finansieringssatsene kan økes til høyst 75 prosent for tiltak som på grunnlag av dokumentasjonen nevnt i artikkel 14 nr. 2 i forordning (EU) nr. 347/2013, gir en høy grad av regional eller unionsdekkende forsyningssikkerhet, styrker solidariteten i Unionen eller består av svært nyskapende løsninger.

4. I telekommunikasjonssektoren skal den finansielle støtten fra Unionen ikke overstige:

a) for tiltak på området for generelle tjenester: 75 prosent av støtteberettigede kostnader,

b) for tverrgående tiltak, herunder kartlegging av infrastruktur, partnerskap og faglig bistand: 75 prosent av støtteberettigede kostnader.

Hovedtjenesteplattformene skal normalt finansieres på grunnlag av innkjøp. De kan i unntakstilfeller finansieres med et tilskudd som dekker opptil 100 prosent av støtteberettigede kostnader, uten at dette berører medfinansieringsprinsippet.

5. Finansieringssatsene kan økes med opptil ti prosentpoeng over prosentatsene fastsatt i nr. 2, 3 og 4 for tiltak med synergier mellom minst to av sektorene omfattet av Ordningen for et sammenkoplet Europa. Denne økningen skal ikke gjelde for finansieringssatsene nevnt i artikkel 11.

6. Den finansielle støtten som tildeles utvalgte tiltak, skal tilpasses på grunnlag av en nytte- og kostnadsanalyse for hvert prosjekt, tilgangen til midler fra unionsbudsjettet og behovet for å utnytte Unionens midler best mulig.

Artikkel 11

Særlige utlysninger om midler fra utjevningfondet i transportsektoren

1. Med hensyn til beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet til bruk utelukkende i

medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, skal det foretas særlige utlysninger for prosjekter for gjennomføring av hovednettene eller for prosjekter og tverrgående prioriteringer nevnt i del I i vedlegg I, utelukkende i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet.

2. Gjeldende regler for transportsektoren i henhold til denne forordning skal gjelde for slike særlige utlysninger. Fram til 31. desember 2016 skal støtteberettigede prosjekter velges ut i samsvar med den nasjonale tildelingen i henhold til utjevningfondet. Med virkning fra 1. januar 2017 skal midler som er overført til Ordningen for et sammenkoplet Europa, men ikke øremerket et transportinfrastrukturprosjekt, gjøres tilgjengelig for alle medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, for å finansiere transportinfrastrukturprosjekter i samsvar med denne forordning.

3. For å støtte medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, men som kan ha vanskeligheter med å utforme prosjekter på et høyt nok nivå og/eller med høy nok kvalitet og tilstrekkelig tilleggsverdi for Unionen, skal det rettes særlig oppmerksomhet mot programstøttetiltak for å styrke den institusjonelle kapasiteten og effektiviteten til offentlige myndigheter og tjenester tilknyttet utviklingen og gjennomføringen av prosjekter oppført i del I i vedlegg I. Kommisjonen kan foreta ekstra utlysninger for å sikre at de overførte midlene utnyttes best mulig i alle medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet.

4. Beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet, kan ikke brukes til å øremerke budsjettmidler til finansieringsordninger i henhold til denne forordning før fra og med 1. januar 2017. Fra og med nevnte dato kan beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet, brukes til å øremerke budsjettmidler til prosjekter der de ansvarlige enhetene allerede har inngått avtalemessige forpliktelser.

5. Uten hensyn til artikkel 10, og når det gjelder beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet for bruk i medlemsstater som er berettiget til støtte fra utjevningfondet, skal øvre grense for finansieringssatsene være den samme som den som gjelder for utjevningfondet nevnt i en forordning som fastsetter felles bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond, utjevningfondet, Det europeiske fond for utvikling av landdistriktene og Det europeiske hav- og fiskerifond, og som fastsetter alminnelige bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond og utjevningfondet for følgende:

a) tiltak vedrørende tilskudd til undersøkelser,

b) tiltak vedrørende tilskudd til anleggsarbeid,

i) jernbaner og innlands vannveier,

- ii) tiltak for å støtte grensekryssende veistrekninger og når det gjelder medlemsstater uten jernbanenett, TEN-T-veinettet i
 - iii) tiltak for landtransport, forbindelser til og utvikling av logistikkplattformer for ulike transportsystemer, herunder forbindelser til innlandshavner og kysthavner, herunder innretninger for automatisk justering av sporvidde, og utvikling av havner med isbrytingskapasitet, samt forbindelsespunkter, med særlig vekt på jernbaneforbindelser, unntatt i medlemsstater uten jernbanenett,
- c) tiltak vedrørende tilskudd til telematikksystemer og -tjenester,
- i) ERTMS, RIS og VTMS, SESAR-systemet og ITS for veisektoren,
 - ii) øvrige telematikksystemer,
 - iii) tiltak for å støtte utvikling av motorveier til sjøs,
- d) tiltak vedrørende tilskudd til støtte av ny teknologi og nyskaping innen alle transportsystemer.

Artikkel 12

Oppheving, reduksjon, utsettelse og opphør av tilskudd

1. Bortsett fra i behørig begrunnede tilfeller skal Kommisjonen oppheve finansiell støtte til undersøkelser som ikke er igangsatt innen ett år etter startdatoen fastsatt i vilkårene for tildeling av støtte, eller innen to år etter nevnte dato for alle andre tiltak som er berettiget til støtte i henhold til denne forordning.
2. Kommisjonen kan utsette, redusere, tilbakekalle eller avslutte finansiell støtte i samsvar med vilkårene fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, eller etter en vurdering av prosjektets framdrift, særlig ved store forsinkelser i gjennomføringen av tiltaket.
3. Kommisjonen kan kreve at tildelt finansiell støtte tilbakebetales helt eller delvis dersom tiltaket som har fått støtten, ikke er fullført innen to år etter sluttdatoen fastsatt i vilkårene for tildeling av støtte.
4. Før Kommisjonen treffer noen av beslutningene fastsatt i nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel, skal den undersøke saken grundig i samarbeid med organene nevnt i artikkel 6 nr. 3 og konsultere aktuelle mottakere, slik at de kan legge fram sine synspunkter

innenfor en rimelig frist. Etter den foreløpige vurderingen skal Kommisjonen underrette Europaparlamentet og Rådet om alle beslutninger som er truffet om årlige vedtak av arbeidsprogrammer i henhold til artikkel 17.

KAPITTEL IV

Innkjøp

Artikkel 13

Innkjøp

1. Framgangsmåtene for offentlige innkjøp som gjennomføres av Kommisjonen eller et av organene nevnt i artikkel 6 nr. 3 på egne vegne eller sammen med medlemsstatene, kan:

- a) inneholde særlige vilkår, for eksempel stedet der innkjøpt virksomhet skal gjennomføres, dersom disse vilkårene er behørig begrunnet i målene for tiltaket, og vilkårene ikke medfører brudd på Unionens og nasjonale prinsipper for offentlige innkjøp,
- b) tillate at flere kontrakter tildeles innenfor samme framgangsmåte («flere leverandører»).

2. Når det er behørig begrunnet og nødvendig for gjennomføringen av tiltakene, kan nr. 1 også få anvendelse på framgangsmåter for offentlige innkjøp som gjennomføres av tilskuddsmottakere.

KAPITTEL V

Finansieringsordninger

Artikkel 14

Typer av finansieringsordninger

1. Finansieringsordninger som er opprettet i samsvar med avdeling VIII i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, kan brukes til å lette tilgangen til finansiering for enheter som gjennomfører tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse som definert i forordning (EU) nr. 1315/2013 og (EU) nr. 347/2013, og i en forordning om retningslinjer for transeuropeiske nett på området for telekommunikasjonsinfrastruktur, samt til å nå de aktuelle målene. Finansieringsordningene skal baseres på forhåndsvurderinger av ugunstige markeds- eller investeringsforhold og investeringsbehov. Hovedvilkårene og framgangsmåtene for hver finansieringsordning er fastsatt i del III i vedlegg I til denne forordning.

2. Det samlede bidraget fra unionsbudsjettet til finansieringsordningene skal ikke overstige ti prosent av den samlede finansielle rammen for Ordningen for et sammenkoplet Europa som nevnt i artikkel 5 nr. 1.

3. Alle finansieringsordninger opprettet ved forordning (EF) nr. 680/2007 og ordningen for risikodeling for prosjektobligasjoner opprettet ved beslutning nr. 1639/2006/EF, kan eventuelt slås sammen med ordningene opprettet innenfor rammen av denne forordning etter en forhåndsvurdering.

Sammenslåingen av prosjektobligasjoner skal inngå i den foreløpige rapporten som skal utarbeides i andre halvdel av 2013 som definert i forordning (EF) nr. 680/2007 og i beslutning nr. 1639/2006/EF. Initiativet for prosjektobligasjoner skal starte progressivt med en øvre grense på 230 000 000 euro i årene 2014 og 2015. Den samlede gjennomføringen av initiativet skal inngå i en uavhengig fullstendig vurdering som skal utføres i 2015 som fastsatt i forordning (EF) nr. 680/2007 og i beslutning nr. 1639/2006/EF. I lys av denne vurderingen og idet det tas hensyn til alle alternativer skal Kommisjonen vurdere å foreslå hensiktsmessige regelendringer, herunder lovendringer, særlig dersom forventet markedsgjennomslag ikke er tilfredsstillende, eller dersom tilstrekkelige, alternative kilder til langsiktig lånefinansiering blir tilgjengelige.

4. Følgende finansieringsordninger kan brukes:
- egenkapitalinstrumenter, for eksempel investeringsfond med vekt på å skaffe til veie risikokapital for tiltak som bidrar til prosjekter av felles interesse,
 - lån og/eller garantier som gis gjennom ordninger for risikodeling, herunder kredittforbedringsordningen for prosjektobligasjoner, som støtter enkeltprosjekter eller prosjektporteføljer utstedt av en finansieringsinstitusjon for egne midler med et unionsbidrag til innbetaling og/eller tildeling av kapital.

Artikkel 15

Vilkår for tildeling av finansiell støtte gjennom finansieringsordninger

- Tiltak som støttes av finansieringsordninger, skal velges ut på grunnlag av utviklingsnivå og etterstrebe en spredning mellom sektorene i samsvar med artikkel 3 og 4 samt en geografisk balanse på tvers av medlemsstatene. De skal:
 - ha europeisk tilleggsverdi,
 - oppfylle målene i Europa 2020-strategien,
 - øke den positive virkningen av unionsstøtten, det vil si å ta sikte på å tiltrekke seg en global investering som overstiger størrelsen på unionsbidraget i henhold til de indikatorene som er definert på forhånd.
- Unionen, enhver medlemsstat og øvrige investorer kan gi finansiell støtte i tillegg til bidrag mottatt gjennom finansieringsordninger, forutsatt at Kommisjonen godkjenner eventuelle endringer i berettigelseskriteriene for tiltak og/eller investeringsstrategien til ordningen som kan bli nødvendig på grunn av det ytterligere bidraget.
- Finansieringsordningene skal ha som mål å mangfoldiggjøre virkningen av unionsmidlene ved å tiltrekke seg ytterligere midler fra private investorer. Finansieringsordningene kan gjerne gi akseptabel avkastning for å oppfylle

målene til andre partnere eller investorer, samtidig som de søker å ivareta verdien av de aktiva som unionsmidlene gir

- Finansieringsordninger i henhold til denne forordning kan kombineres med tilskudd finansiert gjennom unionsbudsjettet.
- Kommisjonen kan fastsette ytterligere vilkår i arbeidsprogrammene nevnt i artikkel 17, i henhold til de særlige behovene innen transport-, telekommunikasjons- og energisektoren.

Artikkel 16

Tiltak i tredjestater

Tiltak i tredjestater kan støttes gjennom finansieringsordningene dersom tiltakene er nødvendige for å gjennomføre et prosjekt av felles interesse.

KAPITTEL VI

Programplanlegging, gjennomføring og kontroll

Artikkel 17

Flerårige og/eller årlige arbeidsprogrammer

- Ved bruk av gjennomføringsrettsakter skal Kommisjonen vedta flerårige og årlige arbeidsprogrammer for hver av sektorene for transport, telekommunikasjon og energi. Kommisjonen kan også vedta flerårige og årlige arbeidsprogrammer som omfatter mer enn én sektor. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 25 nr. 2.
- Kommisjonen skal senest midtveis i perioden gjennomgå de flerårige arbeidsprogrammene. Om nødvendig skal den revidere det flerårige arbeidsprogrammet gjennom en gjennomføringsrettsakt. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 25 nr. 2.
- Kommisjonen skal vedta de flerårige arbeidsprogrammene i transportsektoren for prosjekter av felles interesse som oppført i del I i vedlegg I.

Den finansielle rammen skal ligge mellom 80-85 prosent av budsjettmidlene nevnt i artikkel 5 nr. 1 bokstav a).

Prosjektene beskrevet i del I i vedlegg I, er ikke bindende for medlemsstatenes programplanleggingsbeslutninger. Beslutningen om å gjennomføre prosjektene hører inn under medlemsstatenes kompetanse og avhenger av mulighetene til offentlig finansiering og deres sosioøkonomiske levedyktighet i samsvar med artikkel 7 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

- Kommisjonen skal vedta de årlige arbeidsprogrammene for transport-, telekommunikasjons- og energisektoren for prosjekter av felles interesse som ikke er omfattet av de flerårige arbeidsprogrammene.

5. Når Kommisjonen vedtar flerårige og sektorvise årlige arbeidsprogrammer, skal den fastsette utvelgelses- og tildelingskriterier i samsvar med målene og prioriteringene fastsatt i artikkel 3 og 4 i denne forordning og i forordning (EU) nr. 1315/2013 og (EU) nr. 347/2013, eller i en forordning om retningslinjer for transeuropeiske nett på området for telekommunikasjonsinfrastruktur. Når tildelingskriteriene fastsettes, skal Kommisjonen ta hensyn til de generelle retningslinjene fastsatt i del V i vedlegg I i denne forordning.

6. I de to første årlige arbeidsprogrammene i energisektoren skal det legges særlig vekt på prosjekter av felles interesse og tilknyttede tiltak med sikte på å fjerne energiisolering og energiflaskehalsar samt på å fullføre det indre energimarkedet.

7. Arbeidsprogrammene skal samordnes slik at synergier mellom transport, energi og telekommunikasjon utnyttes, særlig på områder som intelligente energinett, elektrisk mobilitet, intelligente og bærekraftige transportsystemer, felles framføringsrettigheter eller sammenkopling av infrastruktur. Kommisjonen skal vedta minst én forslagsinnbydelse på tvers av sektorer for tiltak som er støtteberettiget i henhold til artikkel 7 nr. 5, der hver sektor tildeles støtte etter sektorens forholdsmessige deltaking i de støtteberettigede kostnadene for tiltak utvalgt for finansiering i henhold til Ordningen for et sammenkopledd Europa.

Artikkel 18

Tildeling av finansiell støtte fra Unionen

1. Etter hver forslagsinnbydelse basert på et flerårig eller årlig arbeidsprogram som nevnt i artikkel 17, skal Kommisjonen fastsette størrelsen på den finansielle støtten som skal gis til utvalgte prosjekter eller deler av disse etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 25. Kommisjonen skal angi vilkårene og metodene for gjennomføringen av dem.

2. Kommisjonen skal underrette aktuelle mottakere og berørte medlemsstater om den finansielle støtten som gis.

Artikkel 19

Årlige delbetalinger

Kommisjonen kan dele opp budsjettforpliktelsene i årlige delbetalinger. Den skal i så fall utbetale de årlige delbetalingene, idet det tas hensyn til framdriften i de tiltakene som mottar finansiell støtte, tiltakenes beregnede behov og de tilgjengelige budsjettmidlene.

Kommisjonen skal gi tilskuddsmottakere, berørte medlemsstater og, dersom det gjelder for finansieringsordninger, aktuelle finansinstitusjoner en veiledende tidsplan for utbetalingen av de enkelte årlige delbetalingene.

Artikkel 20

Overføring av årlige bevilgninger

Bevilgninger som ikke er benyttet ved utgangen av regnskapsåret de er bevilget for, skal overføres i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Artikkel 21

Delegerte rettsakter

1. Med forbehold for godkjenning fra berørte medlemsstat(er) som fastsatt i annet ledd i artikkel 172 i TEUV, skal Kommisjonen ha myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 26 i denne forordning når det gjelder endring av del I i vedlegg I til denne forordning, for å ta hensyn til endrede finansieringsprioriteringer i transeuropeiske nett samt til endringer i prosjekter av felles interesse nevnt i forordning (EU) nr. 1315/2013. Ved endring av del I i vedlegg I til denne forordning skal Kommisjonen sikre:

- a) at det er sannsynlig at prosjektene av felles interesse i samsvar med forordning (EU) nr. 1315/2013 vil bli gjennomført helt eller delvis innenfor den flerårige finansielle rammen for årene 2014–2020,
- b) at endringene oppfyller berettigelseskriteriene fastsatt i artikkel 7 i denne forordning,
- c) med hensyn til del I i vedlegg I til denne forordning, at alle strekninger omfatter infrastrukturprosjekter som må inngå i et flerårig arbeidsprogram i henhold til artikkel 17 nr. 3 i denne forordning for å kunne gjennomføres, uten at linjeføringen i hovednettkorridorene endres.

2. Kommisjonen skal ha myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 26 i denne forordning for å endre hovedvilkårene og -framgangsmåtene fastsatt i del III i vedlegg I til denne forordning som regulerer Unionens bidrag til hver finansieringsordning som er opprettet ved gjeldsrammen eller egenkapitalrammen fastsatt i del III i vedlegg I til denne forordning, i samsvar med resultatene av den foreløpige rapporten og den uavhengige, fullstendige vurderingen av pilotfasen av Europa 2020-initiativet for prosjektobligasjoner opprettet i henhold til beslutning nr. 1639/2006/EF og forordning (EF) nr. 680/2007, og for å ta hensyn til endrede markedsforhold, slik at finansieringsordningene opprettet i henhold til denne forordning, kan utformes og gjennomføres på best mulig måte.

Dersom Kommisjonen endrer del III i vedlegg I til denne forordning i de tilfellene som er angitt i første ledd, skal den til enhver tid sikre at:

- a) endringene gjøres i samsvar med kravene fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, herunder forhåndsvurderingen nevnt i artikkel 140 nr. 2 bokstav f), og
- b) endringene er begrenset til:
 - i) endring av terskelverdiene for lån med lavere prioritet nevnt i I.1 bokstav a) og I.1 bokstav b) i del III i vedlegg I til denne forordning, med sikte på etterstrebe spredning mellom sektorene og en geografisk balanse på tvers av medlemsstatene i samsvar med artikkel 15,

- ii) endring av terskelverdiene for førsteprioritetslån nevnt i I.1 bokstav a) i del III i vedlegg I til denne forordning, med sikte på etterstrebe spredning mellom sektorene og en geografisk balanse på tvers av medlemsstatene i samsvar med artikkel 15,
- iii) kombinasjonen med andre finansieringskilder som nevnt i I.3 og II.3 i del III i vedlegg I,
- iv) valg av ansvarlige enheter som nevnt i I.4 og II.4 i del III i vedlegg I, og
- v) prissetting og risiko- og inntektsdeling som nevnt i I.6 og II.6 i del III i vedlegg I.

3. I transportsektoren, og innenfor de generelle målene angitt i artikkel 3 og de særlige sektorvise målene nevnt i artikkel 4 nr. 2, skal Kommissjonen ha myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 26 for å angi de finansieringsprioriteringene som så lenge Ordningen for et sammenkoplek Europa gjelder, skal gjenspeiles i arbeidsprogrammene nevnt i artikkel 17, for tiltak som er støtteberettiget i henhold til artikkel 7 nr. 2. Kommissjonen skal vedta en delegert rettsakt innen 22. desember 2014.

4. Kommissjonen skal ha myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 26 for å heve den øvre grensen fastsatt i artikkel 14 nr. 2, til 20 prosent, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- i) vurderingen av pilotfasen av initiativet for prosjektobligasjoner utført i 2015, er positiv, og
- ii) gjennomslaget for finansieringsordninger overstiger åtte prosent med hensyn til avtalefestede prosjektforpliktelse.

5. Dersom det er nødvendig å avvike fra tildelingen for et særlig transportmål med mer enn fem prosentpoeng, skal Kommissjonen ha myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 26 for å endre de veiledende prosentsetningene fastsatt i del IV i vedlegg I.

6. Kommissjonen skal ha myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 26 for å endre listen over generelle retningslinjer i del V i vedlegg I som det skal tas hensyn til når tildelingskriterier fastsettes, for å gjenspeile den foreløpige vurderingen av denne forordning eller konklusjoner som er trukket etter gjennomføringen av den. Dette skal skje på en måte som er forenlig med de respektive sektorvise retningslinjene.

Artikkel 22

Mottakeres og medlemsstaters ansvar

Innenfor sine respektive ansvarsområder, og uten at det berører forpliktelsene som påligger mottakere i henhold til vilkårene for tilskudd, skal mottakere og medlemsstater gjøre sitt ytterste for å gjennomføre prosjekter av felles interesse som mottar finansiell støtte fra Unionen i henhold til denne forordning.

Medlemsstatene skal forestå teknisk overvåkning og finansiell kontroll av tiltak i tett samarbeid med Kommissjonen, og de skal bekrefte at utgifter som er påløpt i forbindelse med prosjekter

eller deler av prosjekter, er utbetalt, og at utbetalingen var i samsvar med gjeldende regler. Medlemsstatene kan be Kommissjonen om å delta ved kontroller og inspeksjoner på stedet.

Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen årlig, eventuelt gjennom et interaktivt geografisk og teknisk informasjonssystem, om den framgangen som er gjort i gjennomføringen av prosjekter av felles interesse og investeringene som er gjort for dette formål, herunder hvor stor del av støtten som er brukt til å nå klimamål. På dette grunnlag skal Kommissjonen offentliggjøre og minst årlig ajourføre opplysningene om de særlige prosjektene i henhold til Ordningen for et sammenkoplek Europa.

Artikkel 23

Samsvar med unionspolitikk og unionsretten

Det er bare tiltak som er i samsvar med unionsretten og aktuell unionspolitikk, som skal finansieres i henhold til denne forordning.

Artikkel 24

Vern av Unionens økonomiske interesser

1. Dersom tiltak som finansieres i henhold til denne forordning gjennomføres, skal Kommissjonen treffe hensiktsmessige tiltak som sikrer at Unionens økonomiske interesser vernes, ved at det innføres forebyggende tiltak mot bedrageri, korrupsjon og all annen ulovlig virksomhet, ved effektiv kontroll, og dersom det blir oppdaget uregelmessigheter, ved at beløp som er urettmessig utbetalt, betales tilbake, og ved at det i de tilfeller der det er hensiktsmessig, ilegges sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende.

2. Kommissjonen eller dens representanter og Revisjonsretten skal på grunnlag av dokumenter og kontroller på stedet ha myndighet til å revidere tiltakene til alle tilskuddsmottakere, gjennomføringsorganer, leverandører og underleverandører som har mottatt unionsmidler i henhold til denne forordning.

3. Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF) kan foreta undersøkelser, herunder inspeksjoner og kontroller på stedet, i samsvar med bestemmelsene og framgangsmåtene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013⁽¹⁾ og rådsforordning (Euratom, EF) nr. 2185/96⁽²⁾, for å fastslå om det har forekommet bedrageri, korrupsjon eller annen ulovlig virksomhet som påvirker Unionens økonomiske interesser i forbindelse med en avtale om tilskudd, en beslutning om tilskudd eller en kontrakt som finansieres i henhold til denne forordning.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 av 11. september 2013 om undersøkelser foretatt av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF) og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 og rådsforordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 av 18.9.2013, s. 1).

⁽²⁾ Rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2185/96 av 11. november 1996 om kontroll og inspeksjon på stedet som foretas av Kommissjonen for å beskytte De europeiske fellesskaps økonomiske interesser mot bedrageri og andre uregelmessigheter (EFT L 292 av 15.11.1996, s. 2).

4. Uten at nr. 1, 2 og 3 berøres, skal samarbeidsavtaler med tredjestater og internasjonale organisasjoner, avtaler om tilskudd, beslutninger om tilskudd og kontrakter som følger av gjennomføringen av denne forordning, inneholde bestemmelser som uttrykkelig gir Kommisjonen, Revisjonsretten og OLAF myndighet til å gjennomføre slike revisjoner og undersøkelser i samsvar med deres respektive kompetanse.

AVDELING II

ALMINNELIGE BESTEMMELSER OG SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 25

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av samordningskomiteen for Ordningen for et sammenkoplet Europa: Komiteen skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Komiteen skal sikre en tverrgående oversikt over arbeidsprogrammene nevnt i artikkel 17, for å sikre at de er konsekvente og at synergier mellom transport-, telekommunikasjons- og energisektoren fanges opp, utnyttes og vurderes. Den skal særlig ta sikte på å samordne disse arbeidsprogrammene for å muliggjøre forslagsinnbydelser på tvers av sektorer.

Artikkel 26

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter tillegges Kommisjonen på de vilkårene som er fastsatt i denne artikkel.

2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsaker nevnt i artikkel 21, tillegges Kommisjonen fra 1. januar 2014 til 31. desember 2020.

3. Delegeringen av myndighet som nevnt i artikkel 21, kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegeringen av myndighet som er angitt i beslutningen, opphører. Tilbakekallingen får virkning fra dagen etter at beslutningen er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i nevnte beslutning. Den berører ikke gyldigheten til delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 21, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har framsatt innsigelser innen to måneder etter at Europaparlamentet og Rådet er underrettet om rettsakten, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før dette tidsrommet er utløpt, har underrettet Kommisjonen om at de ikke har innsigelser. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 27

Vurdering

1. Senest 31. desember 2017 skal Kommisjonen i samarbeid med berørte medlemsstater og aktuelle mottakere utarbeide en vurderingsrapport som Kommisjonen skal legge fram for Europaparlamentet og Rådet vedrørende oppnåelsen av målene for alle tiltakene (med hensyn til resultat og virkning), hvor effektivt ressursene er utnyttet og den europeiske tilleggsverdien til Ordningen for et sammenkoplet Europa, med henblikk på å treffe en beslutning om hvorvidt tiltakene skal fornyes, endres eller utsettes. Vurderingen skal også omhandle mulighetene for forenkling, tiltakenes interne og eksterne sammenheng, alle målenes fortsatte relevans og deres bidrag til Unionens prioriteringer for smart, bærekraftig og inkluderende vekst, herunder deres virkning på økonomisk, sosial og territorial utjevning. Vurderingsrapporten skal omfatte en vurdering av stordriftsfordelene Kommisjonen oppnår på økonomisk, faglig og menneskelig plan ved forvaltning av Ordningen for et sammenkoplet Europa, og dersom det er relevant, det samlede antallet prosjekter som utnytter synergiene mellom sektorene. Vurderingen skal også undersøke hvordan finansieringsordningene kan gjøres mer virkningsfulle. Vurderingsrapporten skal ta hensyn til vurderingsresultater vedrørende den langsiktige virkningen av tidlige tiltak.

2. Ordningen for et sammenkoplet Europa skal ta hensyn til den uavhengige, fullstendige vurderingen av Europa 2020-initiativet for prosjektobligasjoner som skal utføres i 2015. Med utgangspunkt i denne vurderingen skal Kommisjonen og medlemsstatene vurdere relevansen til Europa 2020-initiativet for prosjektobligasjoner og hvor virkningsfullt det er med hensyn til å øke omfanget av investeringer i prioriterte prosjekter og gi mer effektiv bruk av unionsmidler.

3. Kommisjonen skal foreta en sluttvurdering i nært samarbeid med medlemsstatene og mottakerne. Sluttvurderingen skal undersøke effektiviteten og virkningen av Ordningen for et sammenkoplet Europa og dens betydning for økonomisk, sosial og territorial utjevning, samt dens bidrag til Unionens prioritering av smart, bærekraftig og inkluderende vekst og omfanget og resultatene av støtte som er benyttet for å oppnå klimamål.

4. Vurderingene skal ta hensyn til framdriften målt i forhold til ytelsesindikatorene nevnt i artikkel 3 og 4.

5. Kommisjonen skal oversende konklusjonene av disse vurderingene til Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen.

6. Kommisjonen og medlemsstatene kan med bistand fra eventuelle andre mottakere vurdere metodene for hvordan prosjektene er utført samt virkningen av gjennomføringen av dem for å vurdere hvorvidt målene, herunder mål vedrørende miljøvern, er nådd.

7. Kommisjonen kan be en medlemsstat som er berørt av et prosjekt av felles interesse, om å foreta en særlig vurdering av tiltakene og de tilknyttede prosjektene som er finansiert i henhold til denne forordning, eller eventuelt å gi Kommisjonen de opplysningene og den bistanden som er nødvendig for å vurdere prosjektene.

*Artikkel 28***Informasjon, kommunikasjon og offentlighet**

1. Støttetakerne, og eventuelt berørte medlemsstater, skal sikre at støtte som er tildelt i henhold til denne forordning, offentliggjøres på en passende måte og er preget av åpenhet, slik at offentligheten blir underrettet om Unionens rolle i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene.

2. Kommisjonen skal gjennomføre informasjons- og kommunikasjonstiltak vedrørende prosjekter og resultater tilknyttet Ordningen for et sammenkoplet Europa. Midler tildelt kommunikasjonstiltak i henhold til artikkel 5 nr. 2, skal også bidra til interne kommunikasjonstiltak om Unionens politiske prioriteringer i den grad de er knyttet til de generelle målene nevnt i artikkel 3.

*Artikkel 29***Endring av forordning (EU) nr. 913/2010**

I forordning (EF) nr. 913/2010 gjøres følgende endringer:

Vedlegget til forordning (EU) nr. 913/2010 erstattes med teksten i vedlegg II til denne forordning. De reviderte korridorene for godstransport med jernbane skal derfor fortsatt være underlagt bestemmelsene i forordning (EU) nr. 913/2010.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 11. desember 2013.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

*Artikkel 30***Overgangsbestemmelser**

Denne forordning skal ikke påvirke videreføringen eller endringen, herunder hel eller delvis oppheving, av aktuelle prosjekter til de er avsluttet, eller av finansiell støtte tildelt av Kommisjonen i henhold til forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 eller annet regelverk som får anvendelse på slik bistand per 31. desember 2013, som skal fortsette å gjelde for de aktuelle tiltakene til de er avsluttet.

*Artikkel 31***Oppheving**

Med forbehold for artikkel 30 i denne forordning, oppheves forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 med virkning fra 1. januar 2014.

*Artikkel 32***Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. januar 2014.

For Rådet

V. LEŠKEVIČIUS

Formann

VEDLEGG I

DEL I

LISTE OVER FORHÅNDSBESTEMTE PROSJEKTER PÅ HOVEDNETTET I TRANSPORTSEKTOREN

1. Tverrgående prioriteringer

Nyskapende forvaltning og tjenester	Felles europeisk luftrom – SESAR-systemet
Nyskapende forvaltning og tjenester	Telematikkssystemer for vei, jernbane, innlands vannveier og fartøyer (ITS, ERTMS, RIS og VTMS)
Nyskapende forvaltning og tjenester	Havner i hovednett, motorveier til sjøs og lufthavner, trygg og sikker infrastruktur
Ny teknologi og nyskaping	Ny teknologi og nyskaping i samsvar med bokstav a)-d) i artikkel 33 i forordning (EU) nr. 1315/2013

2. Korridorer i hovednett

Baltikum – Adriaterhavet

LINJEFØRING:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślasków

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

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Gdynia – Katowice	Jernbane	Anleggsarbeid
Gdynia, Gdańsk	Havner	Forbindelser mellom havner, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer
Warszawa – Katowice	Jernbane	Anleggsarbeid
Wrocław – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Jernbane	Anleggsarbeid
Świnoujście, Szczecin	Havn	Forbindelser mellom havner
Bielsko Biala – Žilina	Vei	Anleggsarbeid
Katowice – Ostrava – Brno – Wien og Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	Jernbane	Anleggsarbeid, særlig grensekryssende strekninger PL-CZ, CZ-AT, PL-SK og SK-AT, Brno-Přerov-linjen, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer og forbindelser mellom lufthavn og jernbane

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venezia – Ravenna	Jernbane	Delvis oppbygging av nye linjer (Semmering-basistunnelen og Koralm-jernbanelinjen), opprusting av jernbane, pågående anleggsarbeid, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer, opprusting av eksisterende tosporslinje mellom Udine – Cervignano og Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid for et spor nummer to
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Havner	Forbindelser mellom havner, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer

Nordsjøen – Baltikum

LINJEFØRING:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Grensen til BY – 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

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Helsinki – Tallinn	Havner, motorveier til sjøs	Forbindelser mellom havner, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer og forbindelsen mellom disse, isbrytingskapasitet, motorveier til sjøs
Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa	Jernbane	(Detalj)undersøkelser for ny fullt samvirkende linje med UIC-sporvidde, anleggsarbeid for ny linje med oppstart før 2020, opprusting og ny linje på polsk territorium, jernbane – lufthavn-/havneforbindelser, jernbane-vei-terminaler, motorveier til sjøs
Ventspils – Rīga	Jernbane	Opprusting, forbindelser mellom havner, motorveier til sjøs
Klaipėda – Kaunas	Jernbane	Opprusting, forbindelser mellom havner, motorveier til sjøs
Kaunas – Vilnius	Jernbane	Opprusting, forbindelser mellom lufthavner, jernbane-vei-terminaler
Via Baltica-korridoren	Vei	Anleggsarbeid for grensekryssende strekninger (EE, LV, LT, PL)
Grensen til BY – Warszawa – Poznań – grensen til DE	Jernbane	Anleggsarbeid på eksisterende linje, undersøkelser for høyhastighetsbane

Grensen til PL – Berlin – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	Jernbane	Undersøkelser og opprusting av flere strekninger (Amsterdam – Utrecht – Arnhem, Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, vesttyske kanaler, Rhinen, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Innlands vannveier	Undersøkelser, anleggsarbeid for bedre seilbarhet og opprusting av vannveier og sluser
Sluser i Amsterdam og Amsterdam – Rijnkanaal	Innlands vannveier	Pågående sluseundersøkelser, havn: forbindelser (undersøkelser og anleggsarbeid, herunder opprusting av Beatrix-slusen)

Middelhavsområdet

LINJEFØRING:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

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

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – grensen til UA

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Algeciras – Madrid	Jernbane	Undersøkelser pågår, anleggsarbeid skal starte før 2015 og fullføres i 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Madrid – Zaragoza – Barcelona	Jernbane	Opprusting av eksisterende jernbanelinjer (sporvidde, sidespor, plattformer)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Jernbane	Bygging 2014-2020
Barcelona	Havn	Jernbaneforbindelser mellom havn og lufthavn
Barcelona – Perpignan	Jernbane	Grensekryssende strekning, pågående anleggsarbeid, ny jernbanelinje ferdigstilt innen 2015, opprusting av eksisterende jernbanelinje (sporvidde, sidespor, plattformer)
Perpignan – Montpellier	Jernbane	Ringbane Nîmes – Montpellier skal være i drift i 2017, Montpellier – Perpignan i 2020
Lyon	Jernbane	Avhjelping av flaskehals i Lyon: undersøkelser og anleggsarbeid
Lyon – Avignon – Marseille	Jernbane	Opprusting
Lyon – Torino	Jernbane	Grensekryssende strekning, anleggsarbeid på basistunnel, undersøkelser og anleggsarbeid tilknyttet adkomstveier
Milano – Brescia	Jernbane	Delvis opprusting og delvis nybygging av høyhastighetslinje
Brescia – Venezia – Trieste	Jernbane	Anleggsarbeid skal starte før 2014 på flere strekninger i tilknytning til opprusting av overlappende strekninger, som i Baltikum – Adriaterhavet-korridoren
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid

Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Innlandshavner	Forbindelser mellom havner, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer
Trieste – Divača	Jernbane	Undersøkelser og delvis opprusting pågår, grensekryssende strekning skal være ferdig etter 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Jernbane	Undersøkelser og opprusting, delvis ny jernbanelinje
Rijeka – Zagreb – Budapest	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid (herunder bygging av et nytt spor og spor nummer to mellom Rijeka og grensen til HU)
Rijeka	Havn	Opprusting og utvikling av infrastruktur, utvikling av plattformer for ulike transportsystemer og forbindelser
Ljubljana – Zagreb	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Ljubljana-knutepunktet	Jernbane	Jernbaneknutepunktet Ljubljana, herunder plattform for ulike transportsystemer, forbindelse mellom jernbane og lufthavn
Pragersko – Zalău	Jernbane	Grensekryssende strekning: undersøkelser, anleggsarbeid skal starte før 2020
Lendava – Letenye	Vei	Grensekryssende opprusting
Boba– Székesfehérvár	Jernbane	Opprusting
Budapest–Miskolc–grensen til UA	Jernbane	Opprusting
Vásárosnamény–grensen til UA	Vei	Grensekryssende opprusting

Oriente / det østlige Middelhavsområdet

LINJEFØRING:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín

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

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – grensen til TR

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Dresden – Praha	Jernbane	Undersøkelser vedrørende høyhastighetsbane
Praha	Jernbane	Opprusting, ringbane for gods, jernbaneforbindelse til lufthavn
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Innlands vannveier	Undersøkelser vedrørende Elbe og Vltava, anleggsarbeid for bedre seilbarhet og opprusting
Slusesystemet ved Děčín	Innlands vannveier	Undersøkelser

Praha – Brno – Břeclav	Jernbane	Opprusting, herunder jernbaneknutepunkt i Brno og plattform for ulike transportsystemer
Břeclav – Bratislava	Jernbane	Grensekryssende opprusting
Bratislava – Hegyeshalom	Jernbane	Grensekryssende opprusting
Mosonmagyaróvár – grensen til SK	Vei	Grensekryssende opprusting
Tata – Biatorbágy	Jernbane	Opprusting
Budapest – Arad – Timișoara – Calafat	Jernbane	Opprusting i HU nesten ferdig, pågående i RO
Vidin – Sofia – Burgas / grensen til TR Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína, opprusting Sofia – Burgas / grensen til TR
Vidin – Craiova	Vei	Grensekryssende opprusting
Thessaloniki, Igoumenitsa	Havn	Opprusting og utvikling av infrastruktur, forbindelser mellom ulike transportsystemer
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Havn, motorvei til sjøs	Havnekapasitet og forbindelser mellom ulike transportsystemer
Lemesos – Lefkosia	Havner, plattformer for ulike transportsystemer	Opprusting av forbindelser mellom ulike transportsystemer, herunder sørlige ring ved Lefkosia, undersøkelser og anleggsarbeid, trafikkstyringssystemer
Lefkosia – Larnaca	Plattformer for ulike transportsystemer	Forbindelser mellom ulike transportsystemer og telematikkssystemer
Patras	Havn	Forbindelser mellom havner, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer
Athína – Patras	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid, forbindelser mellom havner

Skandinavia – Middelhavsområdet

LINJEFØRING:

Grensen til RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

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

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

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Hamina/Kotka – Helsinki	Havn, jernbane	Forbindelser mellom havner, opprusting av jernbane, isbrytingskapasitet
Helsinki	Jernbane	Forbindelse mellom lufthavn og jernbane
Grensen til RU – Helsinki	Jernbane	Anleggsarbeid pågår

Helsinki – Turku	Jernbane	Opprusting
Turku/Naantali – Stockholm	Havner, motorveier til sjøs	Forbindelser mellom havner, isbrytingskapasitet
Stockholm – Malmö (Det nordiske triangel)	Jernbane	Anleggsarbeid pågår på særlige strekninger
Trelleborg – Malmö – Göteborg – grensen til NO	Jernbane, havn, motorvei til sjøs	Anleggsarbeid, plattformer for ulike transportsystemer og havneforbindelser til innlandet
Fehmarn	Jernbane	Undersøkelser pågår, anleggsarbeid på forbindelsen over Fehmarn Belt skal starte i 2015
København – Hamburg via Fehmarn: adkomstveier	Jernbane	Adkomstveier i DK skal være ferdig innen 2020, adkomstveier i DE skal ferdigstilles i to faser: elektrifisering av ett spor når den faste forbindelsen er ferdigstilt og to spor sju år senere
Rostock	Havner, motorveier til sjøs	Forbindelser mellom havner og jernbane, lavutslippsferger, isbrytingskapasitet
Rostock – Berlin – Nürnberg	Jernbane	Undersøkelser og opprusting
Hamburg/Bremen – Hannover	Jernbane	Undersøkelser pågår
Halle – Leipzig – Nürnberg	Jernbane	Anleggsarbeid pågår, skal være ferdig innen 2017
München – Wörgl	Jernbane	Tilgang til Brenner-basistunnelen og grensekryssende strekninger: undersøkelser
Brenner-basistunnelen	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Fortezza – Verona	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Napoli – Bari	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Napoli – Reggio Calabria	Jernbane	Opprusting
Verona – Bologna	Jernbane	Opprusting pågår
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Havner	Forbindelser mellom havner, (videre)utvikling av plattformer for ulike transportsystemer
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Jernbane	Opprusting (gjenværende strekninger)
Palermo/Taranto – Valletta/Marsaxlokk	Havner, motorveier til sjøs	Forbindelser mellom havner
Valletta – Marsaxlokk	Havn, lufthavn	Opprusting av forbindelser mellom ulike transportsystemer, herunder Marsaxlokk–Luqa–Valletta
Bologna – Ancona	Jernbane	Opprusting

Rhinen – Alpene

LINJEFØRING:

Genova – Milano – Lugano – Basel

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

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

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Genova	Havn	Forbindelser mellom havner
Genova – Milano/Novara – grensen til CH	Jernbane	Undersøkelser, anleggsarbeid skal starte før 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Innlands vannveier	Anleggsarbeid for bedre seilbarhet
Karlsruhe – Basel	Jernbane	Anleggsarbeid pågår
Frankfurt – Mannheim	Jernbane	Undersøkelser pågår
Liège	Jernbane	Havn og forbindelse mellom lufthavn og jernbane
Rotterdam – Zevenaar	Jernbane	Undersøkelser pågår, opprusting
Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Jernbane	Anleggsarbeid pågår
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – grensen til DE	Jernbane	Opprusting

Atlantehavet

LINJEFØRING:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Høyhastighetsbane Sines/Lisboa – Madrid	Jernbane, havner	Undersøkelser og anleggsarbeid pågår, opprusting av forbindelser mellom ulike transportsystemer i havnene i Sines/Lisboa
Høyhastighetsbane Porto – Lisboa	Jernbane	Undersøkelser pågår
Jernbaneforbindelse Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Jernbane	Grensekryssende: anleggsarbeid pågår
Jernbaneforbindelse Bergara – San Sebastián – Bayonne	Jernbane	Forventet ferdigstillelse i ES innen 2016, i FR innen 2020
Bayonne – Bordeaux	Jernbane	Pågående offentlig høring
Bordeaux – Tours	Jernbane	Anleggsarbeid pågår
Paris	Jernbane	Sørlig ringbane for høyhastighetstog
Baudrecourt – Mannheim	Jernbane	Opprusting
Baudrecourt – Strasbourg	Jernbane	Anleggsarbeid pågår, skal være ferdig i 2016
Le Havre – Paris	Innlands vannveier	Opprusting
Le Havre – Paris	Jernbane	Undersøkelser, opprusting
Le Havre	Havn, jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid vedrørende havnekapasitet, motorveier til sjøs og forbindelser

Nordsjøen – Middelhavsområdet

LINJEFØRING:

Belfast – Baile Átha Cliath / Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London/Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Corcaigh/Cork – Dublin – Baile Átha Cliath / Belfast	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid, Baile Átha Cliath / Dublin Interconnector (DART)
Belfast	Havn, forbindelser mellom ulike transportsystemer	Opprusting
Glasgow – Edinburgh	Jernbane	Opprusting
Manchester – Liverpool	Jernbane	Opprusting og elektrifisering, herunder Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Jernbane	Opprusting av godslinje
Baile Átha Cliath / Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Havner, jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid vedrørende havnekapasitet, motorveier til sjøs og forbindelser
Dunkerque	Havn	Videreutvikling av plattformer for og forbindelser mellom ulike transportsystemer
Calais – Paris	Jernbane	Forundersøkelser
Bruxelles/Brussel	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid (forbindelse mellom nord og sør for konvensjonelle tog og høyhastighetstog)
Felixstowe – Midlands	Jernbane, havn, plattformer for ulike transportsystemer	Opprusting av jernbane, forbindelser mellom havner og plattformer for ulike transportsystemer
Maas, herunder Maaswerken	Innlands vannveier	Opprusting
Albertkanaal/Bocholt-Herentalskanalen	Innlands vannveier	Opprusting
Rhinen-Scheldt-korridoren: Volkerak-slusen og Kreekak-slusen, Krammer-slusen og Hansweert-slusen	Innlands vannveier	Sluser: undersøkelser pågår
Terneuzen	Sjøfart	Sluser: undersøkelser pågår, anleggsarbeid
Terneuzen – Gent	Innlands vannveier	Undersøkelser, opprusting
Zeebrugge	Havn	Sluser: undersøkelser, forbindelser (undersøkelser og anleggsarbeid)

Antwerpen	Sjøfart, havn, jernbane	Sluser: undersøkelser pågår, havn: forbindelser (herunder ekstra jernbaneforbindelse til havnen i Antwerpen)
Rotterdam – Antwerpen	Jernbane	Opprusting av godslinje
Seine Nord-kanalen, Seine – Escaut	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid, opprusting, herunder grensekryssende forbindelser og forbindelser mellom ulike transportsystemer
Dunkerque – Lille	Innlands vannveier	Undersøkelser pågår
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	Innlands vannveier	Opprusting
Opprusting av vannveier i Vallonia	Innlands vannveier	Undersøkelser, opprusting, forbindelser mellom ulike transportsystemer
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Jernbane	Anleggsarbeid pågår
Antwerpen – Namur – grensen til LUX – grensen til FR	Jernbane	Opprusting av godslinje
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Jernbane	Opprusting
Jernbaneforbindelser Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rhin – Rhône)	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Lyon	Jernbane	Østlig ringbane: undersøkelser og anleggsarbeid
Saône-kanalen – Moselle/Rhin	Innlands vannveier	Forundersøkelser pågår
Rhône	Innlands vannveier	Opprusting
Havnen i Marseille-Fos	Havn	Forbindelser mellom og terminaler for ulike transportsystemer
Lyon – Avignon – havnen i Marseille-Fos	Jernbane	Opprusting

Rhinen – Donau

LINJEFØRING:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

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

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – grensen til UA

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

FORHÅNDSFASTLAGTE STREKNINGER, HERUNDER PROSJEKTER:

Jernbaneforbindelse Strasbourg – Kehl Appenweier	Jernbane	Anleggsarbeid på forbindelser ved Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – München	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid pågår
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – grensen til UA	Jernbane	Opprusting, plattformer for ulike transportsystemer
Zlín – Žilina	Vei	Grensekryssende veistrekning
München – Praha	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Nürnberg – Praha	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid

München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid pågår
Salzburg – Wels	Jernbane	Undersøkelser
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Jernbaneforbindelse Wels – Wien	Jernbane	Forventet ferdigstilt innen 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Jernbane	Undersøkelser vedrørende høyhastighetsbane (herunder linjeføring av forbindelsen mellom de tre byene)
Budapest – Arad	Jernbane	Undersøkelser vedrørende høyhastighetsbane mellom Budapest og Arad
Komárom – Komárno	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid for grensekryssende bro
Arad – Braşov – Bucureşti – Constanţa	Jernbane	Opprusting av særlige strekninger, undersøkelser for høyhastighetsbane
Main – Main-Donau-kanalen	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid på flere strekninger og flaskehals, innlandshavner: jernbaneforbindelser mellom ulike transportsystemer
Slavonski Brod	Havn	Undersøkelser og anleggsarbeid
Giurgiu, Galaţi	Havn	Videreutvikling av plattformer for ulike transportsystemer og forbindelser til innlandet: undersøkelser og anleggsarbeid
Donau (Kehlheim – Constanţa/Midia/Sulina)	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid på flere strekninger og flaskehals, innlandshavner: forbindelser mellom ulike transportsystemer
Sava	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid på flere strekninger og flaskehals (herunder grensekryssende bro)
Bucureşti – Dunăre-kanalen	Innlands vannveier	Undersøkelser og anleggsarbeid
Constanţa	Havn, motorvei til sjøs	Forbindelser mellom havner, motorveier til sjøs (herunder isbrytingstjenester)
Craiova – Bucureşti	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid

3. Andre strekninger i hovednettet

Sofia – grensen til FYROM	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser pågår
Sofia – grensen til Serbia	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser pågår
Timişoara – grensen til Serbia	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser pågår
Wrocław – Praha	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser
Nowa Sól – Hradec Králové	Grensekryssende	Vei	Anleggsarbeid
Plovdiv – grensen til AT	Grensekryssende	Vei	Opprusting
Budapest – Zvolen	Grensekryssende	Vei	Opprusting
Budapest – grensen til Serbia	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser
Den botniske korridoren: Luleå – Oulu	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid

Iași– grensen til MD	Grensekryssende	Jernbane	Pågående undersøkelser og anleggsarbeid
Suceava–grensen til UA	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Prioriterte prosjekter som definert i vedlegg III til beslutning nr. 661/2010/EU (Praha – Linz, ny jernbane med høy kapasitet: Sentral forbindelse gjennom Pyreneene, «Jern-Rhinen» (Rheidt-Antwerpen))	Grensekryssende	Jernbane	Undersøkelser pågår
Târgu Neamt–Ungheni	Grensekryssende	Vei	Opprusting
Marijampolė–Kybartai (grensen mellom LT og RU)	Grensekryssende	Vei	Opprusting
Vilnius – grensen mellom LT og BY	Grensekryssende	Vei	Opprusting
Ioannina – Kakavia (grensen mellom EL og AL)	Grensekryssende	Vei	Undersøkelser
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (grensen mellom EL og FYROM)	Grensekryssende	Vei	Opprusting
Serres – Promahonas – grensen mellom EL og BG	Grensekryssende	Vei	Anleggsarbeid pågår
Alexandroupoli – Kipoi – grensen mellom EL og TR	Grensekryssende	Vei	Undersøkelser og anleggsarbeid
Dubrovnik – grensen mellom HR og ME	Grensekryssende	Vei	Anleggsarbeid
Kędzierzyn Koźle – Chalupki-granica	Grensekryssende	Jernbane	Anleggsarbeid
A Coruña – Vigo – Palencia Gijón – Palencia	Flaskehals	Jernbane, motorvei til sjøs	Anleggsarbeid pågår (herunder havner og plattformer for ulike transportsystemer)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Flaskehals	Jernbane	Undersøkelser
Egnatia-jernbanen	Flaskehals	Jernbane	Undersøkelser pågår
Sundsvall – Umeå – Luleå	Flaskehals	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Zagreb – grensen til Serbia	Flaskehals	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
A Coruña – Madrid (høyhastighetsbane for persontransport)	Flaskehals	Jernbane	Anleggsarbeid pågår
Stockholm – Gävle – Sundsvall	Andre hovednett	Jernbane	Anleggsarbeid
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Andre hovednett	Jernbane	Anleggsarbeid
Den botniske korridoren – Kiruna – grensen til NO	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting
Jernbaneforbindelse Sionainn/ Shannon Faing/Foynes – Gabhal Luimnigh/Limerick-knutepunktet	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser
Høyhastighetsbane 2	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid for høyhastighetsbane London – Midlands

Grensen til UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Andre hovednett	Jernbane	Anleggsarbeid
Riga – grensen til RU og BY	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting
Vilnius – grensen til BY	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting, forbindelse til lufthavn
Kybartai – Kaunas	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting
Tallinn – Tartu – Koidula – grensen til RU	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser vedrørende høyhastighetsbane
Bordeaux – Toulouse	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser vedrørende høyhastighetsbane
Helsinki – Oulu	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting av strekninger
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Brunsbüttel – Kiel (Nord-Ostsee-kanalen)	Andre hovednett	Innlands vannveier	Optimering av navigasjonsstatus
Cardiff – Bristol – London	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting, herunder Crossball
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
București – Buzău	Andre hovednett	Jernbane	Utbedring og reparasjon av jernbaneinfrastruktur samt innlandsforbindelser
Ruhr-området – Münster – Osnabrück – Hamburg	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting av strekningen Münster – Lünen (dobbeltspor)
Nantes – Tours – Lyon	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser og anleggsarbeid
Ploiești – Suceava	Andre hovednett	Jernbane	Undersøkelser
Heraklion	Andre hovednett	Lufthavn, kombinasjon av transportinfrastruktur/-systemer	Undersøkelser og anleggsarbeid, opprusting og utvikling av infrastruktur, forbindelser mellom ulike transportsystemer
Huelva – Sevilla	Andre hovednett	Jernbane	Anleggsarbeid pågår
Fredericia – Frederikshavn	Andre hovednett	Jernbane	Opprusting, herunder elektrifisering
Barcelona – Valencia – Livorno	Andre hovednett	Motorvei til sjøs	Opprusting

DEL II

LISTE OVER PRIORITERTE KORRIDORER OG OMRÅDER MED HENSYN TIL INFRASTRUKTUR I ENERGISEKTOREN**1. Prioriterte korridorer for elektrisk kraft**

- 1) Elektrisitetsnett til sjøs i nordlige havområder («NSOG»): utvikling av et integrert elektrisitetsnett til sjøs og tilknyttede forbindelsesledninger i Nordsjøen, Irskesjøen, Den engelske kanal, Østersjøen og omkringliggende farvann for å overføre elektrisk kraft fra fornybare energikilder til sjøs til forbrukssentre og lagringsplasser samt å øke utvekslingen av elektrisk kraft over landegrensene.

Berørte medlemsstater: Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Irland, Luxembourg, Nederland, Sverige, Storbritannia.

- 2) Elektrisitetsforbindelser fra nord til sør i Vest-Europa («NSI West Electricity»): forbindelser mellom medlemsstater i regionen og til middelhavsområdet, herunder Pyrenéhalvøya, særlig for å integrere elektrisk kraft fra fornybare energikilder og styrke interne nettinfrastrukturer for å fremme markedsintegrering i regionen.

Berørte medlemsstater: Østerrike, Belgia, Frankrike, Tyskland, Irland, Italia, Luxembourg, Nederland, Malta, Portugal, Spania, Det forente kongerike.

- 3) Elektrisitetsforbindelser fra nord til sør i sentrale Øst- og Sørøst-Europa («NSI East Electricity»): forbindelser og indre linjer i retning fra nord til sør og fra øst til vest for å fullføre det indre marked og integrere produksjon fra fornybare energikilder.

Berørte medlemsstater: Østerrike, Bulgaria, Kroatia, Tsjekkia, Kypros, Tyskland, Hellas, Ungarn, Italia, Polen, Romania, Slovakia, Slovenia.

- 4) Sammenkoplingsplan for energimarkedet i Baltikum («BEMIP Electricity»): forbindelser mellom medlemsstatene i Baltikum og tilsvarende styrking av interne nettinfrastrukturer for å bryte isoleringen av Baltikum og fremme markedsintegrering, blant annet ved å arbeide for integrering av fornybar energi i regionen.

Berørte medlemsstater: Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Latvia, Litauen, Polen og Sverige.

2. Prioriterte gasskorridorer

- 1) Gassforbindelser fra nord til sør i Vest-Europa («NSI West Gas»): gassinfrastruktur for gasstrømmer fra nord til sør i Vest-Europa for å øke spredningen av forsyningsveiene og den kortsiktige leveringsevnen.

Berørte medlemsstater: Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Irland, Italia, Luxembourg, Malta, Nederland, Portugal, Spania, Storbritannia.

- 2) Gassforbindelser fra nord til sør i sentrale og sørlige Øst-Europa («NSI East Gas»): gassinfrastruktur for regionale forbindelser mellom og i Baltikum, Adriaterhavet og Egeerhavet, det østlige Middelhavsområdet og Svartehavet samt å øke spredningen og sikkerheten i gassforsyningen.

Berørte medlemsstater: Østerrike, Bulgaria, Kroatia, Kypros, Tsjekkia, Tyskland, Hellas, Ungarn, Italia, Polen, Romania, Slovakia, Slovenia.

- 3) Gasskorridor i sør («SGC»): infrastruktur for overføring av gass fra Det kaspiske hav, Sentral-Asia, Midtøsten og det østlige Middelhavsområdet til Unionen for å øke spredningen i gassforsyningen.

Berørte medlemsstater: Østerrike, Bulgaria, Kroatia, Tsjekkia, Kypros, Frankrike, Tyskland, Ungarn, Hellas, Italia, Polen, Romania, Slovakia, Slovenia.

- 4) Sammenkoplingsplan for energimarkedet i Baltikum for gass («BEMIP Gas»): gassinfrastruktur for å bryte isoleringen av de tre baltiske statene og Finland samt deres avhengighet av én enkelt leverandør, for å styrke interne nettinfrastrukturer tilsvarende, og for å øke spredningen og sikkerheten i forsyningen i området rundt Østersjøen.

Berørte medlemsstater: Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Latvia, Litauen, Polen og Sverige.

3. Prioriterte temaområder

- 1) Utbygging av intelligente nett: innføring av teknologi for intelligente nett i hele Unionen for å integrere atferden og handlingene til alle brukere tilkoplede elektrisitsnettet på en effektiv måte, særlig produksjonen av store mengder elektrisk kraft fra fornybare eller distribuerte energikilder og etterspørsel-respons fra forbrukerne.

Berørte medlemsstater: alle.

- 2) Motorveier for elektrisk kraft: første motorveier for elektrisk kraft innen 2020, med sikte på å bygge et system av motorveier for elektrisk kraft som dekker hele Unionen og kan:

- a) romme den stadig stigende overskuddsproduksjonen av vindenergi i og rundt Nordsjøen og Østersjøen og den økende produksjonen av fornybar energi i Øst- og Sør-Europa samt Nord-Afrika,
- b) kople sammen disse nye produksjonsknutepunktene med stor lagringskapasitet i de nordiske statene og Alpene samt andre regioner med store forbrukssentre, og
- c) håndtere en stadig mer variabel og desentralisert forsyning av elektrisk kraft og fleksibel etterspørsel etter elektrisk kraft.

Berørte medlemsstater: alle.

- 3) Grensekryssende karbondioksidnett: utvikling av transportinfrastruktur for karbondioksid mellom medlemsstater og med nabolandstatene med sikte på utbygging av oppsamling og lagring av karbondioksid.

Berørte medlemsstater: alle.

DEL III

VILKÅR OG FRAMGANGSMÅTER FOR FINANSIERINGSORDNINGER

Mål og begrunnelse

Målet for finansieringsordningene i Ordningen for et sammenkoplede Europa er å gi infrastrukturprosjekter enklere tilgang til prosjekt- og foretaksfinansiering ved bruk av unionsmidler som finansiell giring.

Finansieringsordningene skal bidra til å finansiere prosjekter av felles interesse som har en klar europeisk tilleggsverdi, og fremme økt deltagelse fra privat sektor i den langsiktige finansieringen av slike prosjekter i transport-, telekommunikasjons- og energisektoren, herunder bredbåndnett.

Finansieringsordningene skal støtte prosjekter med finansieringsbehov på mellomlang eller lang sikt og gi større fordeler i form av markedspåvirkning, effektiv forvaltning og ressursbruk.

De skal gi infrastrukturaktører som finansieringsinstitusjoner, offentlige myndigheter, infrastrukturforvaltninger, byggefirmaer og markedsdeltakere en enhetlig, markedsorientert verktøykasse for finansiell støtte fra Unionen.

Finansieringsordningene skal bestå av

- a) en låne- og garantiordning som understøttes av ordninger for risikodeling, herunder kredittforbedringsordninger for prosjektobligasjoner («gjeldsinstrument»), og
- b) en ordning for egenkapital («egenkapitalinstrument»),

som skal bidra til å overvinne markedshindringer ved å forbedre finansierings- og/eller risikoprofilene til infrastrukturinvesteringene. Dette skal igjen øke foretaks og andre mottakers tilgang til lån, garantier, egenkapital og andre former for privat finansiering.

Før den endelige utformingen av gjelds- og egenkapitalinstrumentene skal Kommisjonen foreta en forhåndsutredning i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012. Der det er hensiktsmessig, skal det ved denne vurderingen tas hensyn til vurderinger av eksisterende, sammenlignbare finansieringsordninger.

I. Gjeldsinstrument

1. Alminnelige bestemmelser

Målet for gjeldsinstrumentet skal være å bidra til å avhjelpe mangler i det europeiske markedet for fremmedkapital ved å tilby risikodeling for lånefinansiering. Lånefinansiering skal tilbys av ansvarlige enheter eller særlige investeringsverktøy i form av lån og garantier med førsteprioritet og lavere prioritet.

Gjeldsinstrumentet skal bestå av en risikodelingsordning for lån og garantier samt av initiativet for prosjektobligasjoner. I tillegg kan initiativtakerne til prosjektet søke om egenkapitalfinansiering i henhold til egenkapitalinstrumentet.

a. Risikodelingsordning for lån og garantier

Risikodelingsordningen for lån og garantier skal utformes slik at den øker risikokapasiteten til de ansvarlige enhetene. Slik kan de ansvarlige enhetene tilby langsiktige og kortsiktige lån med førsteprioritet og lavere prioritet til prosjekter og foretak for å lette initiativtakernes tilgang til bankfinansiering. Lån med lavere prioritet skal rangeres etter førsteprioritetslån, men foran egenkapital og finansiering tilknyttet egenkapital.

Kortsiktig lån med lavere prioritet skal ikke overstige 30 prosent av det samlede førsteprioritetslånet som gis.

Førsteprioritetslånet som er fastsatt i gjeldsinstrumentet, skal ikke overstige 50 prosent av det samlede førsteprioritetslånet som gis av den ansvarlige enheten eller det særlige investeringsverktøyet.

b. Initiativ for prosjektobligasjoner

Risikodelingsordningen for prosjektobligasjoner skal utformes som et lån med lavere prioritet for å lette finansieringen av prosjektforetak som tar opp førsteprioritetslån i form av obligasjoner. Dette kredittforbedringsinstrumentet skal bidra til at førsteprioritetslån oppnår kredittvurderingen «investment grade».

Det skal rangeres etter førsteprioritetslån, men foran egenkapital og finansiering tilknyttet egenkapital.

Lån med lavere prioritet skal ikke overstige 30 prosent av det samlede førsteprioritetslånet som gis.

2. Finansielle parametere og finansiell giring

Parametere for risiko- og inntektsdeling skal fastsettes på en slik måte at særlige politiske mål, herunder for særlige prosjektkategorier, kan nås samtidig som gjeldsinstrumentets markedsorientering ivaretas.

Gjeldsinstrumentets forventede finansielle giring – definert som den samlede finansieringen (det vil si Unionens bidrag pluss bidrag fra andre finansieringskilder) delt på Unionens bidrag – forventes å ligge mellom 6 og 15, avhengig av typen virksomhet som er involvert (risikonivå, mottakere og aktuell lånefinansiering).

3. Kombinasjon med andre finansieringskilder

Finansiering fra gjeldsinstrumentet kan kombineres med andre øremerkede budsjettbidrag oppført nedenfor, med forbehold for reglene fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, og relevant rettslig grunnlag:

- a) andre deler av Ordningen for et sammenkoplet Europa,
- b) andre ordninger, programmer og budsjettposter i unionsbudsjettet,
- c) medlemsstater, herunder regionale og lokale myndigheter, som ønsker å bidra med egne midler eller midler fra utjevningsfondet uten å endre ordningens karakter.

4. Gjennomføring

Ansvarlige enheter

Ansvarlige enheter skal velges ut i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Gjennomføringen gjennom indirekte forvaltning kan skje i form av direkte mandater til de ansvarlige enhetene. Ved ordninger som er underlagt direkte mandater (det vil si gjennom indirekte forvaltning) skal de ansvarlige enhetene forvalte Unionens bidrag til gjeldsinstrumentet og være risikodelingspartnere.

I tillegg kan det være tilrådelig å opprette særlige investeringsverktøy for å samle bidragene fra flere investorer. Unionsbidraget kan gis lavere prioritet enn bidraget fra andre investorer.

Utforming og gjennomføring

Utformingen skal være i samsvar med de alminnelige bestemmelsene om finansieringsordninger fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De detaljerte vilkårene for gjennomføring av lånefinansieringen, herunder overvåking og kontroll, skal fastsettes i en avtale mellom Kommisjonen og respektive ansvarlige enhet, idet det tas hensyn til bestemmelsene fastsatt i dette vedlegg og i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Forvaltningskonto

Den ansvarlige enheten skal opprette en forvaltningskonto for unionsbidraget og inntekter fra unionsbidraget.

5. *Bruk av unionsbidraget*

Unionsbidraget skal brukes til:

- a) risikoavsetning,
- b) dekking av avtalte avgifter og kostnader tilknyttet opprettelsen og forvaltningen av gjeldsinstrumentet, herunder vurdering av og støttetiltak for det, som er bestemt i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og markedspraksis. Administrative og ytelsesbaserte avgifter som skal betales til den ansvarlige enheten, skal ikke overstige henholdsvis to og tre prosent av unionsbidraget som faktisk brukes til enkelttiltak, på grunnlag av en kostnadsbasert metode avtalt mellom Kommisjonen og de ansvarlige enhetene,
- c) direkte tilknyttede støttetiltak.

6. *Prissetting og risiko- og inntektsdeling*

Gjeldsinstrumentet skal ha en pris som skal betales av mottakeren i samsvar med gjeldende regler og kriterier for de ansvarlige enhetene eller de særlige investeringsverktøyene og i samsvar med god markedspraksis.

Når det gjelder direkte mandater til ansvarlige enheter, skal mønsteret for risikodeling gjenspeiles i en passende deling mellom Unionen og den ansvarlige enheten av risikoverderlaget som den ansvarlige enheten krever av sine låntakere.

Når det gjelder særlige investeringsverktøy, skal mønsteret for risikodeling gjenspeiles i en passende deling mellom Unionen og andre investorer av risikoverderlaget som det særlige investeringsverktøyet krever av sine låntakere.

Uten hensyn til det valgte mønsteret for risikodeling, skal den ansvarlige enheten alltid bære en del av fastsatt risiko og alltid svare for hele den resterende risikoandelen.

Den største risikoen som dekkes av unionsbudsjettet, skal ikke overstige 50 prosent av risikoen i gjeldsporteføljen knyttet til gjeldsinstrumentet. Den øvre risikogrensen på 50 prosent gjelder måltørrelsen på særlige investeringsverktøyer.

7. *Framgangsmåte for søknader og godkjenning*

Søknader sendes til henholdsvis den ansvarlige enheten eller et særlig investeringsverktøy i samsvar med standard framgangsmåte for søknader. De ansvarlige enhetene og de særlige investeringsverktøyene skal godkjenne prosjekter i samsvar med sine interne framgangsmåter.

8. *Gjeldsinstrumentets varighet*

Kommisjonen skal gi tilsagn om den siste andelen av Unionsbidraget til gjeldsinstrumentet innen 31. desember 2020. Faktisk godkjenning av lånefinansiering fra ansvarlige enheter eller særlige investeringsverktøyer skal være avsluttet innen 31. desember 2022.

9. Utløp

Unionsbidraget som tildeles gjeldsinstrumentet, skal betales tilbake til den relevante forvaltningskontoen når lånefinansieringen utløper eller er tilbakebetalt. Det skal finnes tilstrekkelige midler på forvaltningskontoen til å dekke avgifter eller risiko tilknyttet gjeldsinstrumentet, til det utløper.

10. Rapportering

Rapporteringsmetodene for gjennomføringen av gjeldsinstrumentet skal fastsettes i avtalen mellom Kommisjonen og den ansvarlige enheten i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

I tillegg skal Kommisjonen, med støtte fra de ansvarlige enhetene, fram til 2023 rapportere årlig til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen, gjeldende markedsforhold for bruk av instrumentet, ajourførte prosjekter og ajourført prosjektplanlegging, herunder opplysninger om prosjekter i ulike faser, idet det tas hensyn til konfidensialitet og følsom markedsinformasjon i samsvar med artikkel 140 nr. 8 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

11. Overvåking, kontroll og vurdering

Kommisjonen skal overvåke gjennomføringen av gjeldsinstrumentet, herunder eventuelt gjennom kontroller på stedet, og utføre verifisering og kontroll i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

12. Støttetiltak

Gjennomføringen av gjeldsinstrumentet kan støttes av et sett med oppfølgingstiltak. Dette kan blant annet være faglig og finansiell støtte, tiltak for å øke bevisstheten om kapitalinnskytere og ordninger som skal tiltrekke seg private investorer.

Den europeiske investeringsbank skal på forespørsel fra Europakommisjonen eller berørte medlemsstater gi faglig bistand, herunder om finansiell strukturering for prosjekter av felles interesse, herunder de som gjennomfører korridorene i hovednett som oppført i del I. Slik faglig bistand skal også omfatte støtte til forvaltninger med sikte på å utvikle passende institusjonell kapasitet.

II. Egenkapitalinstrument

1. Alminnelige bestemmelser

Målet for egenkapitalinstrumentet skal være å bidra til å avhjelpe mangler i det europeiske kapitalmarkedet ved å tilby egenkapital og egenkapitallignende midler.

Unionens bidrag skal begrenses oppad til:

- 33 prosent av målstørrelsen for egenkapitalen, eller
- Unionens medfinansiering i et prosjekt skal ikke overstige 30 prosent av et foretaks samlede egenkapital.

I tillegg kan initiativtakerne til prosjektet søke om lånefinansiering i henhold til gjeldsinstrumentet.

2. Finansielle parametere og finansiell giring

Investeringsparametere skal fastsettes på en slik måte at særlige politiske mål, herunder for særlige kategorier av infrastrukturprosjekter, kan nås samtidig som instrumentets markedsorientering ivaretas.

Egenkapitalinstrumentets forventede finansielle giring – definert som den samlede finansieringen (det vil si Unionens bidrag pluss alle bidrag fra andre investorer) delt på Unionens bidrag – forventes i gjennomsnitt å ligge mellom fem og ti, avhengig av markedsforholdene.

3. Kombinasjon med andre finansieringskilder

Finansiering fra egenkapitalinstrumentet kan kombineres med andre øremerkede budsjettbidrag oppført nedenfor, med forbehold for reglene fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, og relevant rettslig grunnlag:

- a) andre deler av Ordningen for et sammenkoplet Europa,
- b) andre ordninger, programmer og budsjettposter i unionsbudsjettet, og

- c) medlemsstater, herunder regionale og lokale myndigheter, som ønsker å bidra med egne midler eller midler fra utjevningsfondet uten å endre ordningens karakter.

4. Gjennomføring

Ansvarlige enheter

Ansvarlige enheter skal velges ut i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Gjennomføringen gjennom indirekte forvaltning kan skje i form av direkte mandater til de ansvarlige enhetene, gjennom indirekte forvaltning. Ved ordninger som er underlagt direkte mandater (det vil si gjennom indirekte forvaltning) skal de ansvarlige enhetene forvalte Unionens bidrag til egenkapitalinstrumentet.

I tillegg kan det være tilrådelig å opprette særlige investeringsverktøy for å samle bidragene fra flere investorer. Unionsbidraget kan gis lavere prioritet enn bidraget fra andre investorer.

I behørig begrunnede tilfeller og for å nå særlige politiske mål kan unionsbidraget tildeles et særlig prosjekt av en ansvarlig enhet som en medinvestering.

Utforming og gjennomføring

Utformingen skal være i samsvar med de alminnelige bestemmelsene om finansieringsordninger fastsatt i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

De detaljerte vilkårene for gjennomføring av egenkapitalfinansieringen, herunder overvåking og kontroll, skal fastsettes i en avtale mellom Kommissjonen og respektive ansvarlige enhet, idet det tas hensyn til bestemmelsene fastsatt i dette vedlegg og i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Forvaltningskonto

Den ansvarlige enheten skal opprette en forvaltningskonto for unionsbidraget og inntekter fra unionsbidraget.

5. Bruk av unionsbidraget

Unionsbidraget skal brukes til:

- a) egenkapitalinvesteringer,
- b) dekking av avtalte avgifter og kostnader tilknyttet opprettelsen og forvaltningen av egenkapitalinstrumentet, herunder vurdering av det, som er bestemt i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 og markedspraksis,
- c) direkte tilknyttede støttetiltak.

6. Prissetting og risiko- og inntektsdeling

Egenkapitalvederlaget skal omfatte de sedvanlige avkastningskomponentene som tildeles egenkapitalinvestorer, og skal avhenge av ytelsen til underliggende investeringer.

7. Framgangsmåte for søknader og godkjenning

Søknader sendes til henholdsvis den ansvarlige enheten eller et særlig investeringsverktøy i samsvar med standard framgangsmåte for søknader. De ansvarlige enhetene og de særlige investeringsverktøyene skal godkjenne prosjekter i samsvar med sine interne framgangsmåter.

8. Egenkapitalinstrumentets varighet

Kommissjonen skal gi tilsagn om den siste andelen av Unionsbidraget til egenkapitalinstrumentet innen 31. desember 2020. Faktisk godkjenning av egenkapitalinvestering fra ansvarlige enheter eller særlige investeringsverktøy skal være avsluttet innen 31. desember 2022.

9. Utløp

Unionsbidraget som tildeles egenkapitalinstrumentet, skal betales tilbake til den relevante forvaltningskontoen når investeringene utløper eller på annen måte forfaller. Det skal finnes tilstrekkelige midler på forvaltningskontoen til å dekke avgifter eller risiko tilknyttet egenkapitalinstrumentet, til det utløper.

10. Rapportering

Rapporteringsmetodene for gjennomføringen av egenkapitalinstrumentet skal fastsettes i avtalen mellom Kommisjonen og den ansvarlige enheten i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

I tillegg skal Kommisjonen med støtte fra de ansvarlige enhetene fram til 2023 rapportere årlig til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen i samsvar med artikkel 140 nr. 8 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

11. Overvåking, kontroll og vurdering

Kommisjonen skal overvåke gjennomføringen av egenkapitalinstrumentet, herunder eventuelt gjennom kontroller på stedet, og utføre verifisering og kontroll i samsvar med forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

12. Støttetiltak

Gjennomføringen av egenkapitalinstrumentet kan støttes av et sett med oppfølgingstiltak. Dette kan blant annet være faglig og finansiell støtte, tiltak for å øke bevisstheten om kapitalinnskytere og ordninger som skal tiltrekke seg private investorer.

DEL IV

VEILEDENDE PROSENTSATSER FOR SÆRLIGE TRANSPORTMÅL

Budsjettmidlene nevnt i artikkel 5 nr. 1 bokstav a), unntatt de som er tildelt til programstøttetiltak, skal fordeles til særlige transportmål som angitt i artikkel 4 nr. 2, som følger:

- a) fjerne flaskehals, styrke jernbanens samtrafikkveie, bygge manglende forbindelser, og særlig utbedre grensekryssende strekninger – 80 prosent,
- b) sikre bærekraftige og effektive transportsystemer på lang sikt for å forberede forventet framtidig transportflyt, samt gjøre avkarbonisering av alle transportsystemer mulig ved en overgang til nyskapende, energieffektiv transportteknologi med lavt utslipp og best mulig sikkerhet – 5 prosent,
- c) skape best mulig integrasjon og samtrafikk mellom transportsystemene og styrke transporttjenestenes samtrafikkveie, samtidig som tilgjengeligheten til transportinfrastruktur ivaretas, og idet det tas hensyn til den øvre grensen for komponenter om bord i SESAR-systemet, RIS, VTMS og ITS for veisektoren nevnt i nr. vi i artikkel 10 nr. 2 bokstav b) – 15 prosent.

Beløpet på 11 305 500 000 euro som er overført fra utjevningfondet, skal i sin helhet anvendes til prosjekter for gjennomføring av hovednettet, eller til prosjekter og tverrgående prioriteringer som er angitt i del I i dette vedlegg.

DEL V

LISTE OVER GENERELLE RETNINGSLINJER DET SKAL TAS HENSYN TIL VED FASTSETTELSE AV TILDELINGSKRITERIER

Ved fastsettelse av tildelingskriterier i samsvar med artikkel 17 nr. 5 skal det minst tas hensyn til følgende generelle retningslinjer:

- a) hvor langt tiltaket er kommet i utviklingen av prosjektet,
- b) soliditeten til den foreslåtte gjennomføringsplanen,
- c) den stimulerende virkningen Unionens støtte eventuelt har på offentlig og privat investering,
- d) behovet for å overvinne finansielle hindringer, for eksempel manglende markedsfinansiering,
- e) eventuelt den økonomiske, sosiale, klimamessige og miljømessige påvirkningen, samt tilgjengeligheten,
- f) eventuelt den grensekryssende dimensjonen.

VEDLEGG II

«VEDLEGG

LISTE OVER DE FØRSTE KORRIDORENE FOR GODSTRANSPORT

	Medlemsstater	Hovedstrekninger ⁽¹⁾	Etablering av korridorer for godstransport:
«Rhinene–Alpene»	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen ⁽⁺⁾ /Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Milano–Genova	Innen 10. november 2013
«Nordsjøen–Middelhavsområdet»	NL, BE, LU, FR, UK ³	Glasgow ⁽⁺⁾ /Edinburgh ⁽⁺⁾ /Southampton ⁽⁺⁾ /Felixstowe ⁽⁺⁾ –London ⁽⁺⁾ /Dunkerque ⁽⁺⁾ /Lille ⁽⁺⁾ /Liège ⁽⁺⁾ /Paris ⁽⁺⁾ /Amsterdam ⁽⁺⁾ –Rotterdam–Zeebrugge ⁽⁺⁾ /Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille ⁽⁺⁾	Innen 10. november 2013
«Skandinavia–Middelhavsområdet»	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] ⁽⁺⁾ /Trelleborg ⁽⁺⁾ –Malmö–København–Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia ⁽⁺⁾ /Livorno ⁽⁺⁾ /Ancona ⁽⁺⁾ /Taranto ⁽⁺⁾ /Augusta ⁽⁺⁾ /Palermo	Innen 10. november 2015
«Atlantishavet»	PT, ES, FR, DE ⁽⁺⁾	Sines–Lisboa/Leixões – Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian–Irun–Bordeaux–Paris/Le Havre/Metz–Strasbourg ⁽⁺⁾ /Mannheim ⁽⁺⁾ Sines–Elvas/Algeciras	Innen 10. november 2013
«Baltikum–Adriaterhavet»	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie ⁽⁺⁾ /Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	Innen 10. november 2015
«Middelhavsområdet»	ES, FR, IT, SI, HU, HR ⁽⁺⁾	Almería–Valencia/Algeciras/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Torino–Milano–Verona–Padova/Venezia–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest Ljubljana ⁽⁺⁾ /Rijeka ⁽⁺⁾ –Zagreb ⁽⁺⁾ –Budapest–Zahony (grensen mellom Ungarn og Ukraina)	Innen 10. november 2013
«Orienten / det østlige Middelhavsområdet»	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE ⁽⁺⁾	– București–Constanța Bremerhaven ⁽⁺⁾ /Wilhelmshaven ⁽⁺⁾ /Rostock ⁽⁺⁾ /Hamburg ⁽⁺⁾ –Praag–Wien/Bratislava–Budapest – Vidin–Sofia–Burgas ⁽⁺⁾ /Svilengrad ⁽⁺⁾ (grensen mellom Bulgaria og Tyrkia) / Promachonas–Tessaloniki–Athen–Patras ⁽⁺⁾	Innen 10. november 2013
«Nordsjøen–Baltikum» ^(*)	DE, NL, BE, PL, LT, LV ^(*) , EE ^(*)	Wilhelmshaven ⁽⁺⁾ /Bremerhaven/Hamburg ⁽⁺⁾ /Amsterdam ⁽⁺⁾ /Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warszawa–Terespol (grensen mellom Polen og Hviterussland)/Kaunas–Riga ⁽⁺⁾ –Tallinn ⁽⁺⁾	Innen 10. november 2015

	Medlemsstater	Hovedstrekninger ⁽¹⁾	Etablering av korridorer for godstransport:
«Rhinens–Donau» ⁽²⁾	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Nürnberg–Wels Strasbourg–Stuttgart–München–Salzburg–Wels–Wien–Bratislava–Budapest–Arad–Braşov/Craiova–Bucureşti–Constanţa Čierna og Tisou (grensen mellom Slovakia og Ukraina)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha–München/Nürnberg	Innen 10. november 2020

(¹) '/' betyr alternative strekninger. I samsvar med retningslinjene for TEN-T bør Atlanterhavs- og Middelhavskorridorene i framtiden kompletteres med godstransportaksen Sines/Algeciras–Madrid–Paris som krysser de sentrale Pyreneene gjennom en lav tunnel.

(²) Strekninger merket med + skal inngå i de respektive korridorene minst tre år etter datoen for etablering fastsatt i denne tabellen. Eksisterende strukturer definert i henhold til artikkel 8 og artikkel 13 nr. 1 i denne forordning, skal justeres ved deltakingen av ytterligere medlemsstater og infrastrukturforvaltninger i de respektive korridorene. Tilføelsene skal baseres på markedsundersøkelser og ta hensyn til eksisterende passasjer- og godstransport i samsvar med artikkel 14 nr. 3 i denne forordning.

(*) Strekninger merket med * skal inngå i de respektive korridorene minst fem år etter datoen for etablering fastsatt i denne tabellen. Eksisterende strukturer definert i henhold til artikkel 8 og artikkel 13 nr. 1 i denne forordning, skal justeres ved deltakingen av ytterligere medlemsstater og infrastrukturforvaltninger i de respektive korridorene. Tilføelsene skal baseres på markedsundersøkelser og ta hensyn til eksisterende passasjer- og godstransport i samsvar med artikkel 14 nr. 3 i denne forordning.

(³) Fram til det er anlagt en baltisk jernbanelinje med nominell sporvidde på 1 435 mm, skal det tas hensyn til de ulike sporviddesystemene ved etablering og drift av denne korridoren.

(⁴) Opprettelsen av denne korridoren skal baseres på markedsundersøkelser og ta hensyn til eksisterende passasjer- og godstransport i samsvar med artikkel 14 nr. 3 i denne forordning. Strekningen «Čierna og Tisou (grensen mellom Slovakia og Ukraina)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha» skal etableres innen 10. november 2013.»