



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.6.2018
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av
förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Syftet med detta förslag är att fastställa den rättsliga grunden för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden efter 2020. I förslaget föreskrivs den 1 januari 2021 som första tillämpningsdatum, och förslaget läggs fram för en union med 27 medlemsstater, i enlighet med Förenade kungarikets anmälan om landets avsikt att utträda ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (Euratom), på grundval av artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen, som mottogs av Europeiska rådet den 29 mars 2017.

• Motiv och syfte med förslaget

Kommissionen presenterade den 2 maj 2018 sitt förslag¹ till flerårig budgetram efter 2020, inbegripet 42 265 miljoner euro till Fonden för ett sammanlänkat Europa.

För att stimulera skapandet av arbetstillfällen och uppnå smart och hållbar tillväxt för alla behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner, inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser är centrala för den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten underlättar gränsöverskridande förbindelser, främjar större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, och bidrar till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

Visionen är att Europa går i riktning mot mobilitet med noll dödsfall, noll utsläpp och noll pappershantering, blir världsledande på förnybar energi och är en föregångare inom den digitaliserade ekonomin. En modern, ren, smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg infrastruktur kommer att påtagligt gynna europeiska medborgare och företag, genom möjligheten att på ett effektivt sätt resa, frakta varor och ha tillgång till energi och digitala tjänster med hög kvalitet.

För detta ändamål stöder FSE investeringar i transport-, energi- och digital infrastruktur genom utvecklingen av de transeuropeiska näten (TEN). För perioden 2021–2027 föreslås att fonden också ska främja gränsöverskridande samarbete om produktion av förnybar energi.

FSE är inriktad på projekt med högsta europeiska mervärde och fungerar som katalysator för investeringar i projekt med gränsöverskridande inverkan och Europaomfattande driftskompatibla system och tjänster, för vilka fortsatt ekonomiskt stöd efter 2020 är livsviktigt. FSE åtgärdar på ett effektivt sätt marknadsmisslyckanden och bidrar till att mobilisera ytterligare investeringar från andra källor, särskilt från den privata sektorn, i samverkan och komplementaritet med InvestEU och andra unionsprogram.

FSE "har utformats för att främja investeringar i transeuropeiska nät. De transeuropeiska näten och det gränsöverskridande samarbetet är av avgörande betydelse, inte bara för den inre marknadens funktionssätt, utan även för genomförandet av energiunionen och den digitala inre marknaden och för utvecklingen av långsiktigt hållbara transportsätt. Utan EU-

¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_en

åtgärder saknar privata aktörer och nationella myndigheter tillräckliga incitament att investera i gränsöverskridande infrastrukturprojekt.”².

Betydelsen av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet om klimatförändringar och åtagandet om FN:s mål för hållbar utveckling, återspeglas i kommissionens förslag till flerårig budgetram för 2021–2027, i vilken det fastställs ett ambitiösare mål för integrering av klimatåtgärder i alla EU-program, med ett övergripande mål att 25 % av EU:s utgifter ska bidra till klimatmålen. FSE förväntas ge ett stort bidrag, med målet att 60 % av dess anslag ska bidra till klimatmål. Programmets bidrag till uppnåendet av detta övergripande mål kommer att följas upp med hjälp av EU:s system för klimatmarkörer på en lämplig uppdelningsnivå, inklusive användningen av mer precisa metoder om sådana finns tillgängliga. Kommissionen kommer att fortsätta att lämna information varje år i form av åtagandebemyndiganden inom ramen för det årliga budgetförslaget.

För att stödja ett fullt utnyttjande av programmets potential att bidra till klimatmålen kommer kommissionen att sträva efter att identifiera relevanta åtgärder under förfarandena för utarbetande, genomförande, översyn och utvärdering av programmet.

De framtida behoven när det gäller minskade koldioxidutsläpp och digitalisering av unionens ekonomi kommer att innebära att transport-, energi- och digitaliseringssektorerna konvergerar allt mer. Synergier mellan de tre sektorerna bör utnyttjas maximalt för att unionsstödet ska bli så ändamålsenligt och effektivt som möjligt. Exempel på synergiområden är uppkopplad och autonom mobilitet, ren mobilitet baserad på alternativa bränslen, energilagring och smarta nät. Projekt som omfattar mer än en sektor kommer att främjas genom incitament, t.ex. i form av möjligheten att tillämpa den högsta samfinansieringssatsen som finns i de berörda sektorerna. Dessutom kommer det att bli möjligt för varje sektor att godkänna stödberättigande kostnader för kompletterande element som finns i en annan sektor, t.ex. i form av produktion av förnybar energi inom ett transportprojekt. Synergiaspekten av en föreslagen åtgärd kommer att bedömas bland tilldelningskriterierna, för att prioritera och ge incitament till sektorsövergripande förslag. Synergier kommer att skapas genom gemensamma arbetsprogram och samfinansiering för de berörda sektorerna.

När det gäller transporter är FSE:s mål att bidra till fullbordandet av båda nivåerna i det transeuropeiska transportnätet: det strategiska stomnätet i TEN-T senast 2030 och det större övergripande nätet i TEN-T senast 2050. Fonden stödjer också utbyggnad av europeiska trafikledningssystem för samtliga trafikslag, särskilt för luftfart och järnvägar, och bidrar till EU:s omställning till smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet, t.ex. genom att upprätta ett europeiskt nät av laddningsinfrastruktur för alternativa bränslen. Det uppskattas att fullbordandet av stomnätet i TEN-T senast 2030 kommer att generera 7,5 miljoner årsarbeten mellan 2017 och 2030 och en extra BNP-ökning på 1,6 % för unionen 2030.

Dessutom bör unionsfinansiering för att genomföra transportprojekt för dubbla användningsområden (civilt och militärt) ske genom FSE, i linje med det gemensamma meddelandet om förbättrad militär mobilitet i Europeiska unionen från november 2017³ och

² Meddelande om ”En modern budget för ett EU som skyddar, försvarar och sätter medborgarna i centrum – Flerårig budgetram 2021–2027” (COM(2018) 321/4 av den 2 maj 2018).

³ JOIN(2017) 41.

den handlingsplan för militär mobilitet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik⁴.

När det gäller energi är FSE inriktad mot fullbordandet av de transeuropeiska energinäten genom utveckling av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, hållbar utveckling som möjliggör minskade koldioxidutsläpp, särskilt genom integrering av förnybara energikällor, och försörjningstrygghet, bl.a. genom smartare, digitaliserad infrastruktur. Integreringen av förnybar energi gör också att FSE bidrar till att kostnadseffektivt uppnå målen i Parisavtalet om klimatförändringar samt de långsiktiga målen om energi, klimat och minskade koldioxidutsläpp 2030, detta genom utveckling av lämplig infrastruktur och stöd till ett begränsat antal gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

När det gäller digitalisering maximerar FSE den nytta som alla medborgare, företag och offentliga myndigheter kan dra av den digitala inre marknaden. Utbyggnaden av digitala nät med mycket hög kapacitet och en hög säkerhetsnivå stöder alla innovativa digitala tjänster, inklusive uppkopplad mobilitet och andra tjänster av allmänt intresse. Fonden bidrar dessutom till att säkerställa att alla viktiga drivkrafter i samhället, t.ex. skolor, sjukhus, knutpunkter för transporter, huvudleverantörer av offentliga tjänster och utpräglat digitaliserade företag kommer åt framtidsinriktade bredbandsanslutningar (1 Gbit/s) senast 2025. Den bidrar också till en övergripande internetkonnektivitet för det europeiska territoriet, inbegripet de yttersta randområdena.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

FSE:s övergripande mål är att ge stöd så att EU:s politiska mål inom transport-, energi- och digitaliseringssektorerna uppnås, genom att möjliggöra eller påskynda investeringar i projekt av gemensamt intresse som gäller de transeuropeiska näten, och att ge stöd till gränsöverskridande samarbete om produktion av förnybar energi, Fonden kommer att försöka maximera synergieffekterna mellan de sektorer som omfattas, och med de andra EU-programmen.

I transportsektorn bidrar FSE till EU:s långsiktiga mål när det gäller fullbordandet av stomnätet i TEN-T senast 2030⁵ och det fortsatta arbetet med att fullborda det övergripande nätet i TEN-T senast 2050. Här ingår en övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad mobilitet⁶, utbyggnad av SESAR och ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) och minskade koldioxidutsläpp genom innovativ infrastruktur, inbegripet ett stomnät med laddningsinfrastruktur senast 2025.

I energisektorn bidrar FSE till fullbordandet av de prioriterade korridorerna och tematiska områdena inom TEN-E⁷, i enlighet med målen om ”Ren energi för alla i EU”⁸, för att säkerställa en välfungerande inre marknad för energi i unionen som ger försörjningstrygghet (bl.a. genom smartare och digitaliserad infrastruktur) och bidrar till hållbar utveckling och klimatmål genom att integrera förnybara energikällor.

⁴ JOIN(2018) 5.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, artikel 38.

⁶ Meddelande från kommissionen ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

⁷ Förordning (EU) nr 347/2013 om riktlinjer för transeuropeiska energinfrastrukturer.

⁸ COM(2016) 860 final.

I fråga om förnybara energikällor kommer FSE att bidra till att det föreslagna EU-målet för 2030 uppnås på ett kostnadseffektivt sätt när det gäller energiomställning och integrering av politiken för förnybar energi, inbegripet integrering av sektorer.

I digitaliseringssektorn bidrar FSE till att uppnå den infrastruktur för digital konnektivitet som behövs i ett gigabitsamhälle⁹ och som är en förutsättning för en fungerande digital inre marknad¹⁰, samt till att erbjuda den infrastruktur som krävs för att på ett lämpligt sätt ge stöd till den EU-omfattande digitala omvandlingen av ekonomi och samhälle.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Transport-, energi- och digital infrastruktur kommer att stödjas i olika grad av ett antal program och instrument för EU-finansiering, inbegripet FSE, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Horisont Europa, InvestEU och Life. Det är viktigt att använda unionens olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera komplementaritet och mervärde för de investeringar som får stöd från unionen. Detta kan uppnås genom en rationell investeringsprocess som synliggör transportprojektens planering och samstämmighet mellan olika relevanta unionsprogram, i nära samarbete med medlemsstaterna.

Programmets åtgärder bör användas för att ta itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer, på ett proportionellt sätt och utan att duplicera eller utestänga privat finansiering, och de ska också ha ett klart europeiskt mervärde. Detta kommer att garantera att programverksamheten är förenlig med EU:s regler för statligt stöd, och därmed undvika onödigt snedvridande av konkurrensen på den inre marknaden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Transeuropeiska nät omfattas av artikel 170 i EUF-fördraget, i vilken följande fastställs: Unionen ska ”bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna”. EU:s rätt att agera när det gäller finansiering av infrastruktur fastställs i artikel 171 enligt vilken unionen kan ”stödja projekt av gemensamt intresse som stöds av medlemsstaterna [...] särskilt genom genomförbarhetsstudier, lånegarantier eller räntesubventioner”. I artikel 172 i EUF-fördraget anges att ”de riktlinjer och övriga åtgärder som avses i artikel 171.1 ska antas av Europaparlamentet och rådet som ska besluta i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén”.

Främjandet av förnybara energikällor omfattas av artikel 194 i EUF-fördraget, i vilken unionens politik på energiområdet uttryckligen anges. Eftersom projekt för förnybar energi

⁹ Gigabitkonnektivitet för alla viktiga socioekonomiska drivkrafter, 5G-konnektivitet med höga prestanda, tillgång till internet med nedladdningshastighet på minst 100 Mbit/s och möjlighet att uppdatera till gigabithastighet för alla europeiska hushåll, även på landsbygden – se även ”Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle” (COM(2016)587).

¹⁰ ”En ansluten digital inre marknad för alla” (COM(2017) 228).

med gränsöverskridande karaktär bidrar till att kostnadseffektivt uppnå det föreslagna unionsmålet för 2030 bör rättsakten även ha artikel 194 i EUF-fördraget som rättslig grund.

Den normativa rättsakten och typen av åtgärd (dvs. finansiering) definieras båda i EUF-fördraget, vilket utgör den rättsliga grunden för FSE, och stipulerar att de transeuropeiska nätens uppgifter, huvudmål och organisation kan fastställas genom förordningar.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

FSE är inriktad mot problem vars storlek kräver EU-åtgärder, eftersom de till sin natur är i EU-skala och kan lösas mer effektivt på unionsnivå, vilket leder till större helhetsnytta, snabbare genomförande och lägre kostnader om medlemsstater agerar tillsammans. Investeringsbehoven i de transeuropeiska näten efter 2020 är högst betydande och överstiger de resurser som är tillgängliga på medlemsstatsnivå.

Förväntningen är att projekt för förnybar energi i framtiden allt mer kommer att finansieras av marknaden. Eventuellt stöd inom detta område skulle enbart kompensera kostnaderna för att övervinna hinder och bristande incitament som är förknippade med samarbete över gränserna mellan medlemsstaterna och/eller hinder som stoppar en integrering av sektorn. Sådan samordning mellan medlemsstaterna kan ge skalekonomi, förhindra dubblering av infrastruktur, öka utbyggnaden i hela Europa för att bättre återspegla den tillgängliga potentialen, bidra till politisk konvergens och därmed ytterligare marknadsintegrering, kunskapsöverföring och spridning och återanvändning av innovativ teknik på den europeiska hemmamarknaden.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och omfattas av utrymmet för att vidta åtgärder på området transeuropeiska nät i enlighet med artikel 170 i EUF-fördraget, och i enlighet med artikel 194 i EUF-fördraget när det gäller gränsöverskridande projekt på området för förnybar energi. Den verksamhet som beskrivs i detta förslag är uttryckligen begränsad till transport-, energi- och digital infrastruktur och gränsöverskridande utbyggnad av förnybara energikällor med en europeisk dimension.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Enligt den nuvarande FSE-förordningen¹¹ måste kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna och de berörda bidragsmottagarna, lägga fram en rapport¹² med en halvtidsutvärdering av FSE för Europaparlamentet och rådet. Denna rapport antogs av kommissionen den 13 februari 2018 och åtföljdes av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar (SWD). I utvärderingen bedömdes programmets samlade resultat i förhållande till de allmänna och sektorspecifika målen samt i förhållande till vad som har uppnåtts till följd av nationella åtgärder och åtgärder på EU-nivå. I enlighet med kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning genomfördes utvärderingen utifrån fem kriterier: ändamålsenlighet, effektivitet, relevans, samstämmighet och EU-mervärde.

¹¹ Artikel 27 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013.

¹² COM(2018) 65.

De övergripande slutsatserna av halvtidsutvärderingen av FSE var följande:

”Utvärderingen har visat att programmet efter sina första tre och ett halvt år är på god väg, även om det är alldeles för tidigt att mäta resultaten, med tanke på att programmet befinner sig i ett tidigt genomförandeskede. Resultatramen i förordningen har dessutom visat sig sakna väldefinierade eller stabila indikatorer. Med denna reservation i åtanke har utvärderingen visat följande:

- *FSE är ett effektivt och riktat instrument för investeringar i transeuropeisk infrastruktur (TEN) för transporter, energi och digitaliseringssektorn. Sedan 2014 har fonden investerat 25 miljarder euro, vilket har resulterat i investeringar i övergripande infrastruktur i EU på omkring 50 miljarder euro. FSE bidrar till kommissionens prioriterade frågor: sysselsättning, tillväxt och investeringar, den inre marknaden, energiunionen och klimatet och den digitala inre marknaden. Därigenom förstärker den konkurrenskraften hos den europeiska ekonomin.*
- *FSE skapar stort EU-mervärde för alla medlemsstaterna genom att stödja sammanlänkingsprojekt med gränsöverskridande dimensioner. Merparten av finansieringen går till projekt som kompletterar felande länkar och undanröjer flaskhalsar, i syfte att säkerställa att EU:s inre marknad fungerar väl och att det finns en territoriell sammanhållning mellan medlemsstaterna inom transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Projekten på energiområdet skapar också försörjningstrygghet och är viktiga för att åstadkomma en kostnadseffektiv minskning av koldioxidutsläppen i ekonomin. FSE bidrar också till utbyggnaden av EU-omfattande nya system för trafikstyrning och säkerhet (till exempel Sesar för luftfarten och ERTMS för järnvägen), elledningar med höga prestanda och smarta nät som är viktiga för att snabbt kunna ansluta förnybara energikällor som inte släpper ut koldioxid, samt bredband och sammanlänkade digitala tjänster (såsom öppna data, e-hälsovård, e-upphandling, e-identifiering och e-underskrift).*
- *Den direkta förvaltningen av FSE-bidragen har visat sig vara mycket effektiv, med en stark projektplanering och en konkurrenskraftig urvalsprocess, fokus på EU:s politiska mål, samordnat genomförande och full delaktighet för medlemsstaterna. Genomförandeorganet Inea har visat mycket goda resultat i fråga om den finansiella förvaltningen av FSE och när det gäller att optimera budgeten, framför allt tack vare den flexibilitet som gör det möjligt att snabbt omfördela outnyttjade anslag från vissa åtgärder till finansiering av andra åtgärder.*
- *För första gången har en del av sammanhållningsbudgeten (11,3 miljarder euro, transport) genomförts genom direkt förvaltning inom ramen för FSE. 100 % av anslaget tilldelades under programperiodens första hälft, nästan uteslutande till hållbara transportsätt. Riktad teknisk assistans, lägre administrationskostnader för medlemsstaterna, tydliga prioriteringar för finansieringen och en solid projektplanering som härrör ur kontinuiteten inom projekt och studier som tidigare stöddes av TEN-T-programmet eller de sammanhållningspolitiska instrumenten har bidragit till en snabb medelstilldelning.*
- *FSE har fortsatt att använda och utveckla innovativa finansieringsinstrument. Användningen av dessa har emellertid varit begränsad, på grund av de nya möjligheter som Efsi erbjuder. Användningen av FSE:s finansieringsinstrument förväntas öka under andra hälften av programmet när komplementariteten mellan de särskilda FSE-finansieringsinstrumenten och Efsi har säkerställts.”* Investeringsfonden för bredband inom FSE, som bygger på bidrag från både FSE och

Efsi, förväntas träda i funktion 2018 och ge en betydande hävstångseffekt genom att finansiera utbyggnaden av nät med mycket hög kapacitet i mindre utvecklade områden.

- *”Ett första mycket framgångsrikt försök med att blanda bidrag med finansieringsinstrument gjordes dessutom på transportområdet 2017, 2,2 miljarder euro i begärd finansiering under en ansökningsomgång med en vägledande budget på 1 miljard euro, där bidrag kunde användas för att maximera hävstångseffekten på privata eller offentliga medel.*
- *FSE-finansieringen på transport- och energiområdena är ett viktigt bidrag till EU:s mål att minst 20 % av unionens totala budget ska avsättas för att nå klimatrelaterade mål.” På energiområdet anslogs mer än 50 procent av FSE:s energibudget till överföring av elektricitet och smarta nät, vilket bidrog till energiomställningen.*
- *”Inom telekommunikationssektorn har FSE:s fokus på dels digitala gränsöverskridande tjänster av allmänintresse, dels infrastruktur för kommunikation och hantering av information visat att programmet är viktigt när det gäller att nå EU:s mål för den digitala inre marknaden, att ge medborgare och företag tillgång till digitala tjänster av hög kvalitet i hela Europa. Det har bidragit till att utveckla och genomföra gemensamma politiska åtgärder för att klara samhällsliga utmaningar som den digitala omvandlingen av hälso- och sjukvården, cybersäkerhet och digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Till följd av begränsade resurser kunde FSE:s telekommunikationssektor dock bara ge stöd till de första stegen mot en fullständig gränsöverskridande digital infrastruktur inom områden av allmänt intresse.” Med tanke på den begränsade finansieringsramen som anslagits till bredband inom FSE, i jämförelse med investeringsbehovet, var det nödvändigt att använda den på ett innovativt sätt och att sikta mot maximal hävstångseffekt för att säkerställa ändamålsenlighet. På grund av den komplexa strukturen för de särskilda finansiella instrumenten kommer dock de faktiska investeringarna att förverkligas först i ett sent skede av programmets genomförande.*
- *”FSE har också testat sektorsövergripande synergieffekter, men detta har hindrats av begränsningar i den gällande rättsliga ramen/budgetramen. De sektorsspecifika politiska riktlinjerna och FSE-instrumentet skulle behöva göras mer flexibla för att underlätta synergieffekter och bättre kunna hantera ny teknisk utveckling och prioriteringar som digitalisering, samtidigt som minskningen av koldioxidutsläppen påskyndas och gemensamma samhällsliga utmaningar som till exempel cybersäkerheten tacklas.*
- *Det kommer även fortsatt att krävas enorma investeringar för att färdigställa de transeuropeiska näten i enlighet med EU:s politiska prioriteringar, och en del av dessa investeringar förutsätter fortsatt stöd från EU. FSE:s storlek gör det för närvarande endast möjligt att inrikta sig på en del av de upptäckta marknadsmisslyckandena i alla tre sektorerna. Således skulle fler offentliga och privata investeringar kunna frigöras om ytterligare EU-medel hade gjorts tillgängliga för att rätta till marknadsmisslyckanden.”*

Förslaget om att göra gränsöverskridande samarbete om förnybar energi berättigande till FSE-finansiering stöds av relevanta resultat av REFIT-utvärderingen av direktivet om förnybara energikällor från 2016¹³.

- **Samråd med berörda parter**

Ett offentligt samråd på nätet, anordnat som en del av en rad offentliga samråd som omfattade EU:s framtida finansiering inom samtliga områden, inleddes den 10 januari 2018 och hölls öppet under åtta veckor fram till den 9 mars 2018. Samtidigt som det offentliga samrådet omfattade frågor om finansiering av strategisk infrastruktur (inbegripet FSE, Galileo och Iter) berörde 96 procent av svaren FSE.

Totalt sett upprepade intressenterna sitt stöd för FSE-programmet och framhöll dess nyckelroll för att bidra till EU:s mål på områden som fullbordande av de transeuropeiska näten, främjande av ekonomisk tillväxt och sysselsättning i hela EU och övergång till en ekonomi och ett samhälle som utmärks av klimattålighet och minskade koldioxidutsläpp. Intressenterna uppmanade till extra flexibilitet i det nya programmet för att ytterligare främja synergier mellan de tre sektorerna.

I svar från transportsektorn betonades FSE:s betydelse för att underlätta gränsöverskridande projekt och undanröja flaskhalsar och felande länkar.

I svaren som rörde energi underströks i hög grad FSE:s viktiga bidrag till att fullborda de transeuropeiska näten för energiinfrastruktur och i förlängningen att uppfylla energiunionens mål och därmed väsentligt gynna alla europeiska medborgare, med omställningen till en koldioxidsnål ekonomi som den största av framtidens utmaningar.

Intressenterna efterfrågade en ökad budget för att påskynda de minskade koldioxidutsläppen och digitaliseringen av både energi- och transportsektorn och samtidigt öka konnektiviteten i hela EU.

I svaren från digitaliseringssektorn framhölls betydelsen av bredbandskonnektivitet som en katalysator för den ekonomiska och sociala utvecklingen i hela samhället och i alla sektorer. För att förbättra EU:s konkurrenskraft efterfrågades också ökade investeringar i konnektivitet och 5G, vilket skulle bidra till att förbättra de ekonomiska resultaten, skapa arbetstillfällen i EU och främja ett kvalitativt språng framåt i övergången till ett digitalt samhälle.

Intressenterna gav samtidigt värdefull återkoppling om de områden som kräver ytterligare förbättring eller utveckling. Detta beskrivs vidare i samrådsrapporten i bilaga 2 till den medföljande konsekvensbedömningen.

- **Konsekvensbedömning**

Kommissionens förslag baseras på en konsekvensbedömning som lämnades till nämnden för lagstiftningskontroll den 21 mars 2018, om vilken nämnden utfärdade ett positivt yttrande (ref. ”MFF – CEF”) med reservationer. Nämnden rekommenderade särskilt en fylligare beskrivning av arrangemangen för övervakning och utvärdering av programmet, med en bättre förklaring av samstämmigheten med andra EU-program och en närmare förklaring av hur programmets utökade tillämpningsområde förstärker FSE:s gränsöverskridande karaktär.

¹³ SWD (2016) 416.

Rekommendationerna i nämndens yttrande återspeglas i den slutliga versionen av rapporten om konsekvensbedömningen¹⁴.

I likhet med andra konsekvensbedömningar som är kopplade till den fleråriga budgetramen är konsekvensbedömningen för FSE inriktad mot de förändringar och handlingsalternativ som föreskrivs i lagstiftningsförslaget. I rapporten förklaras särskilt det fortsatta FSE-programmets struktur och prioriteringar, samt alternativen för att uppnå optimala resultat. Rapporten om konsekvensbedömningen bygger på erfarenheter från nuvarande FSE, med den nyligen genomförda halvtidsutvärderingen som huvudkälla (tillsammans med resultaten av det öppna offentliga samråd som organiserades som en del av en serie offentliga samråd för EU:s framtida finansiering inom samtliga områden, och resultaten av mer riktade diskussioner med intressenter när det gällde synergier och förnybar energi).

På grundval av gjorda erfarenheter och med beaktande av de nya utmaningarna (särskilt inom digitaliseringssektorn) gjordes en bedömning av huruvida målen behövde justeras för det fortsatta programmet. FSE-programmets kommande utmaningar fastställdes och en bedömning gjordes av hur FSE skulle kunna uppnå de allmänna målen för den fleråriga budgetramen i form av t.ex. förenkling, större flexibilitet och förbättrade prestationer. Det nya programmets struktur och prioriteringar, dess avstämning med nuvarande FSE och formen för dess förväntade resultat diskuterades vidare med utgångspunkt i hur programmet faktiskt ska uppnå de fastställda målen. Olika genomförandealternativ bedömdes särskilt i fråga om vilka interventioner som finns inom programmets tillämpningsområde, både när det gäller den digitala pelaren och de gränsöverskridande projekten inom området förnybar energi.

I konsekvensbedömningen undersöktes även alternativ för att förstärka synergier mellan de sektorer som ingår i programmet, och vilka resurser som krävs för detta. Särskilt bedömdes möjligheten att anta gemensamma arbetsprogram som omfattar särskilda prioriteringar för flera sektorer och undanröjande av hinder som har hindrat synergier i den innevarande perioden, särskilt i fråga om regler för stödberättigande.

Kommissionens förslag överensstämmer väl med det rekommenderade handlingsalternativ som anges i bedömningen.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Kommissionens övergripande förenklingsåtgärder för den fleråriga budgetramen efter 2020 kommer att påverka även arbetet även inom FSE-programmet. Arbetet med nästa fleråriga budgetram inleddes av kommissionen i och med offentliggörandet av vitboken om Europas framtid i mars 2017. Nästa steg var offentliggörandet av diskussionsunderlaget om EU:s framtida finanser i juni 2017 och de vägledande dokumenten om förenklade grundläggande rättsakter för programmen som lämnades av GD Budget i november/december 2017. Resultaten av denna politiska process ”uppifrån och ned” gav vägledning för nästa fleråriga budgetram som kommer att påverka utformningen av programperioden för FSE efter 2020.

Övergripande försök till förenklingar i enlighet med den ovannämnda vägledningen har gjorts för FSE-förordningen som ska gälla efter 2020. Detta är i linje med alla andra finansieringsprogram och kommer därför att påverka nya FSE särskilt i fråga om förenklade kostnadsalternativ, samfinansieringssatser, intressenters deltagande och utarbetandet av programmets mål, övervakning och rapportering. Dessutom föreskrivs en än mer förenklad rättslig ram för FSE, genom en rationaliserad FSE-förordning och möjligheten att delegera

¹⁴ De ändringar som gjorts i konsekvensbedömningen efter nämndens yttrande beskrivs mer ingående i bilaga 1 till konsekvensbedömningen.

bestämmelser och villkor till arbetsprogram, vilket kommer att underlätta ytterligare synergier mellan de tre sektorerna och möjliggöra att FSE kan anpassas till framtida behov.

Det förenklade programmet kommer att lätta den administrativa bördan och kostnaderna för regelefterlevnad för de intressenter som deltar i programmet och kommer därför att ha en positiv inverkan på EU:s konkurrenskraft i de berörda sektorerna. Det kommer också att möjliggöra ytterligare digitaliseringsansträngningar för programmets genomförande, enligt vägledningen om bättre lagstiftning och i enlighet med de digitala stödtjänster som redan finns (t.ex. informationssystemet TENtec).

4. BUDGETKONSEKVENSER

Kommissionens förslag om Fonden för ett sammanlänkat Europa inbegriper följande belopp:

Fonden för ett sammanlänkat Europa 2021–2027 (Belopp i löpande priser – EUR)	
Transport:	30 615 493 000
<i>Inklusive:</i>	
Allmänna anslag	12 830 000 000
Bidrag från Sammanhållningsfonden	11 285 493 000
Stöd till militär mobilitet	6 500 000 000
Energi	8 650 000 000
Digitalisering	3 000 000 000
Totalt	42 265 493 000

På grundval av de positiva erfarenheterna från genomförandet av det nuvarande FSE-programmet föreslår kommissionen ett fortsatt genomförande av det nya programmet för de tre FSE-sektorerna med direkt förvaltning av Europeiska kommissionen och dess genomförandeorgan Inea (*Innovation and Networks Executive Agency*).

Enligt vad som anges i finansieringsöversikten kommer den föreslagna budgeten att täcka alla nödvändiga driftsutgifter för genomförandet av programmet, samt kostnader för personal och andra administrativa utgifter i samband med programmets förvaltning.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Programmets genomförande kommer att delegeras till Inea, med undantag av vissa programstödsåtgärder som kommer att förvaltas direkt av de ansvariga generaldirektoraten.

I halvtidsutvärderingen¹⁵ av nuvarande FSE 2014–2020 anges att "[den] direkta förvaltningen av FSE-bidragen har visat sig vara mycket effektiv, med en stark projektplanering och en konkurrenskraftig urvalsprocess, fokus på EU:s politiska mål, samordnat genomförande och full delaktighet för medlemsstaterna. Genomförandeorganet Inea har visat mycket goda resultat i fråga om den finansiella förvaltningen av FSE och när det gäller att optimera budgeten, framför allt tack vare den flexibilitet som gör det möjligt att snabbt omfördela outnyttjade anslag från vissa åtgärder till finansiering av andra åtgärder."

¹⁵ COM(2018) 66.

Förslaget är därför att bibehålla den nuvarande genomförandeformen. Förbättringar i fråga om förenkling och flexibilitet kommer dock att införas.

Jämfört med FSE 2014–2020 kommer en enklare och stabilare resultatram att införas för att övervaka hur programmet uppnår sina mål och bidrar till EU:s politiska mål. Indikatorer för att övervaka programmets genomförande och framsteg kommer särskilt att gälla följande:

- Effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet, samt anpassning till krav på militär mobilitet.
- Bidrag till sammanlänkningar och marknadsintegrering, trygg energiförsörjning och hållbar utveckling som möjliggör minskade koldioxidutsläpp, samt bidrag till gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.
- Bidrag till utbyggnaden av infrastruktur för digital konnektivitet i hela Europeiska unionen.

De uppgifter som krävs kommer att samlas in av Inea under genomförandet och utvärderingen av de åtgärder som stöds. För detta ändamål kommer villkoren för att ansöka om bidrag och mallen för överenskommelse om bidrag att innehålla proportionerliga krav på sökande och bidragsmottagare att tillhandahålla de uppgifter som krävs.

Kommissionen kommer att genomföra en interimsvärdering och en efterhandsvärdering av programmet för att bedöma dess effektivitet, ändamålsenlighet, relevans, samstämmighet och EU-mervärde, i överensstämmelse med artikel 34.3 i budgetförordningen.

Kommissionen kommer att överlämna slutsatserna från dessa utvärderingar tillsammans med sina egna kommentarer till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 – Syfte

I denna artikel presenteras förordningens syfte, nämligen att inrätta FSE.

Artikel 2 – Definitioner

I denna artikel anges de definitioner som gäller för förordningen.

Artikel 3 – Mål

I denna artikel fastställs programmets allmänna mål, med tyngdpunkt på synergier mellan transport-, energi och digitaliseringssektorerna, och de särskilda målen för varje sektor.

Artikel 4 – Budget

I denna artikel fastställs programmets totala budget. Budgeten är uppdelad i transport (inbegripet en överföring från Sammanhållningsfonden och stöd till militär mobilitet från klustret för försvar), energi och digitalisering.

I denna artikel finns en bestämmelse om att det budgeterade beloppet omfattar alla nödvändiga utgifter som rör förberedelser, övervakning, kontroll, revision, utvärdering och andra verksamheter, samt nödvändiga studier, sammanträden med experter, gemensamma it-verktyg och annat administrativt och tekniskt bistånd som behövs i samband med programmets förvaltning.

I artikeln fastställs också att utgifter för åtgärder kan vara stödberättigande från och med den 1 januari 2021 för de första arbetsprogrammen.

I artikeln försäkras att överföringar från Sammanhållningsfonden inom transportsektorn kommer att utgöras till 70 procent av nationella anslag och att detta kommer att beaktas till och med den 31 december 2023. Dessutom nämns att medlemsstater får begära att medel som anslagits inom ramen för delad förvaltning får överföras till FSE.

Artikel 5 – Tredjeländer som är associerade till i programmet

I denna artikel fastställs villkoren för tredjeländer som vill delta i programmen.

Artikel 6 – Genomförande av och former för EU-finansiering

I denna artikel fastställs förvaltningsformen för FSE till direkt förvaltning, och särskilt i form av bidrag och upphandling, samt i form av finansiella instrument inom ramen för blandfinansieringsinsatser. Programmets genomförande får delegeras till ett genomförandeorgan.

Artikel 7 – Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

Denna artikel rör identifieringen av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi och de särskilda villkor för stödberättigande som gäller för dessa projekt.

Artikel 8 – Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet

Denna artikel rör identifieringen av projekt av gemensamt intresse som avser infrastruktur för digital konnektivitet och de särskilda villkor för stödberättigande och prioritering som gäller för stöd till dessa projekt genom programmet.

Artikel 9 – Stödberättigande åtgärder

I denna artikel beskrivs närmare de åtgärder för varje särskilt mål som är berättigande till ekonomiskt stöd enligt förordningen.

Artikeln innehåller en bestämmelse som möjliggör ett flexibelt tillvägagångssätt i fråga om åtgärder som, förutom att de gäller ett särskilt mål i programmet, även bidrar till att underlätta synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.

Artikel 10 – Synergier

I denna artikel fastställs de bestämmelser som gäller för synergiåtgärder i programmets sektorer, antingen via sektorsövergripande arbetsprogram eller via samfinansiering av kompletterande element till en åtgärd, under förutsättning att vissa villkor som fastställs i artikeln är uppfyllda.

Artikel 11 – Stödberättigade enheter

I denna artikel fastställs kriterierna för att personer och enheter ska vara berättigade till stöd från programmet. Där nämns också att arbetsprogram kan föreskriva ytterligare villkor, t.ex. att medlemsstaten samtycker till förslaget.

Artikel 12 – Bidrag

I denna artikel fastställs att bidrag från FSE kommer att tilldelas och förvaltas i enlighet med budgetförordningen.

Artikel 13 – Tilldelningskriterier

I denna artikel föreskrivs en gemensam referens för de tre sektorerna om de tilldelningskriterier som används vid bedömningen av ett förslag.

Särskilda villkor ingår för att bättre beakta korridormodellen inom transportsektorn, särskilt i tillämpliga fall, för arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakter enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren enligt artikel 45.8 i samma förordning.

Artikel 14 – Samfinansieringssatser

I denna artikel fastställs de maximala samfinansieringssatser som gäller för respektive sektor. Dessutom föreskrivs de maximala samfinansieringssatserna för sektorsövergripande arbetsprogram som omfattar mer än en sektor i syfte att underlätta synergier.

I artikeln ingår även ett undantag för de belopp som överförs från Sammanhållningsfonden.

Artikel 15 – Stödberättigande kostnader

I denna artikel föreskrivs de kriterier för stödberättigande som ska tillämpas, utöver de kriterier som fastställs i artikel 186 i budgetförordningen.

Artikel 16 – Kombinerad av bidrag med andra finansieringskällor

I denna artikel säkerställs möjligheten att använda bidrag tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken eller nationella utvecklingsbanker eller andra offentliga finansinstitut samt från privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap.

Artikel 17 – Nedsättning eller uppsägning av bidrag

I denna artikel definieras villkoren för nedsättning eller uppsägning av bidrag, för att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning och begränsa de risker som är förenade med betydande förseningar som kan uppstå i större infrastrukturprojekt. Det fastställs att bidrag får sättas ned eller sägas upp om åtgärden inte har inletts inom ett år från det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen eller om det, efter en översyn av åtgärdens framsteg, fastställs att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att dess mål sannolikt inte kommer att nås.

Artikel 18 – Kumulativ, kompletterande och kombinerad finansiering

En åtgärd som har fått stöd genom programmet kan också erhålla ett bidrag från något annat unionsprogram, under förutsättning att bidragen inte täcker samma kostnader.

I artikeln föreskrivs möjligheten att en föreslagen åtgärd, som har bedömts positivt enligt FSE men som inte kan finansieras på grund av begränsningar i fråga om budgetmedel, finansieras genom Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) eller Sammanhållningsfonden.

Artikel 19 – Arbetsprogram

I denna artikel fastställs att programmet kommer att genomföras i form av arbetsprogram som antas av kommissionen genom en genomförandeakt i enlighet med granskningsförfarandet.

Artikel 20 – Övervakning och rapportering

Denna artikel innehåller en hänvisning till bilagan som innehåller indikatorerna för övervakning av FSE-programmet. I artikeln ges möjlighet att ändra indikatorer genom en delegerad akt. Dessutom kommer en ram för övervakning och utvärdering att tas fram, för att ge möjlighet att bedöma programmets framsteg mot att uppnå sina mål.

Artikel 21 – Utvärdering

I denna artikel föreskrivs att kommissionen ska genomföra en interimsvärdering och en efterhandsvärdering av programmet och överlämna slutsatserna från dessa utvärderingar tillsammans med sina egna kommentarer till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Artikel 22 – Kommittéförfarande

I denna artikel inrättas FSE:s samordningskommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. Där anges att det granskningsförfarande som föreskrivs i artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 23 – Delegerade akter

I denna artikel ges möjlighet för kommissionen att anta delegerade akter som rör delarna I, II, III, IV och V i bilagan.

Artikel 24 – Utövande av delegeringen

I denna artikel finns standardbestämmelser om delegering av befogenheter.

Artikel 25 – Information, kommunikation och publicitet

I denna artikel beskrivs skyldigheten för mottagare av FSE-finansiering att för sina åtgärder säkerställa unionsfinansieringens synlighet, samt kommissionens skyldighet att informera om FSE:s åtgärder och resultat.

Artikel 26 – Skydd av unionens ekonomiska intressen

Denna artikel rör befogenheten för Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska revisionsrätten i fråga om tredjeländer som är associerade till programmet.

Artikel 27 – Upphävande och övergångsbestämmelser

I denna artikel upphävs den tidigare FSE-förordningen (förordning (EU) nr 1316/2013) och förordning (EU) nr 283/2014 om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur.

Övergångsbestämmelser som rör FSE-åtgärder och administrativt och tekniskt bistånd ingår också.

Artikel 28 – Ikraftträdande

I denna artikel fastställs att förordningen ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.

Bilaga – Del I – Indikatorer

I denna del av bilagan finns de indikatorer som används för att övervaka programmets framsteg i förhållande till dess allmänna och särskilda mål.

Bilaga – Del II – Vägledande procentsatser för transportsektorn

I denna del av bilagan finns de vägledande procentsatserna för fördelningen av budgetmedel inom transportsektorn.

Bilaga – Del III – Transportkorridorer i stomnätet och i förväg identifierade avsnitt, samt i förväg identifierade avsnitt i det övergripande nätet

I denna del av bilagan fastställs sträckningen för stomnätskorridorerna, inbegripet deras i förväg identifierade avsnitt, och tillhandahålls en vägledande förteckning över gränsöverskridande avsnitt i det övergripande nätet.

Bilaga – Del IV – Identifiering av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

I denna del av bilagan definieras villkoren och förfarandet för att identifiera gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

Bilaga – Del V – Projekt av gemensamt intresse som avser infrastruktur för digital konnektivitet

I denna del av bilagan finns en vägledande förteckning över i förväg identifierade projekt av gemensamt intresse som avser digital konnektivitet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 172 och 194,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.
- (2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad *programmet*) är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. Programmet bör möjliggöra maximala synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna och därmed effektivisera unionens åtgärder och optimera kostnaderna för genomförandet.
- (3) Programmet bör syfta till att stödja projekt som är hållbara ur klimatförändrings-, miljö- och samhällsperspektiv och, om så är lämpligt, åtgärder för bekämpning och anpassning avseende klimatförändringar. Särskilt bör programmets bidrag till att uppnå målen från Parisavtalet samt de föreslagna klimat- och energimålen för 2030 och de långsiktiga målen för koldioxidminskningar förstärkas.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (4) För att spegla vikten av att bekämpa klimatförändringarna, i linje med unionens åtaganden att genomföra Parisavtalet och uppfylla FN:s mål för hållbar utveckling, bör denna förordning integrera klimatåtgärder och leda till att det övergripande målet, dvs. att 25 % av utgifterna i EU-budgeten ska stödja klimatmål, kan uppnås³. Åtgärder som rör klimatmål inom ramen för detta program förväntas utgöra 60 % av programmets totala finansieringsram, baserat på bl.a. följande Rio-markörer: i) 100 % för de utgifter som rör järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen, rena stadstransporter, överföring och lagring av elektricitet, smarta nät, koldioxidtransport och förnybar energi, ii) 40 % för inre vattenvägar och multimodala transporter, samt gasinfrastruktur – om detta möjliggör ökad användning av förnybart väte eller biometan. Relevanta åtgärder kommer att identifieras under programmets utarbetande och genomförande och omprövas i samband med relevanta utvärderings- och översynsprocesser. För att förhindra att infrastruktur är sårbar för långsiktiga klimatförändringar och säkerställa att kostnaderna för växthusgasutsläpp till följd av ett projekt ingår i projektets ekonomiska utvärdering, bör projekt som stöds genom programmet klimatsäkras i enlighet med anvisningar som bör utarbetas av kommissionen i linje med de anvisningar som utarbetas för andra unionsprogram, om detta är relevant.
- (5) För att uppfylla de rapporteringsskyldigheter som fastställs i artikel 11 c i direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, och som rör användningen av unionsfinansiering som stöd till åtgärder som vidtas för att uppfylla målen i detta direktiv, bör utgifter som rör minskning av utsläpp av luftföroreningar inom ramen för detta direktiv följas upp.
- (6) Ett viktigt mål för programmet är att skapa ökade synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Därför bör programmet föreskriva antagandet av arbetsprogram som omfattar flera sektorer och som kan riktas mot särskilda områden för interventioner, t.ex. avseende uppkopplad och automatiserad mobilitet eller alternativa bränslen. Programmet bör dessutom, inom varje sektor, ge möjlighet att överväga vissa kompletterande komponenter som rör en annan sektor som stödberättigande, om detta förbättrar investeringens socioekonomiska nytta. Synergier mellan sektorer bör ges incitament genom de tilldelningskriterier som används för att välja ut åtgärder.
- (7) I de riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁴ (nedan kallade *TEN-T-riktlinjerna*) kartläggs infrastrukturen för TEN-T, specificeras de krav som ska uppfyllas av infrastrukturen och föreskrivs åtgärder för upprättandet av densamma. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs.
- (8) För att uppnå de mål som fastställs i TEN-T-riktlinjerna är det nödvändigt att prioritera stöd till de gränsöverskridande och felande länkarna och att säkerställa, om så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds är förenliga med de arbetsplaner för korridorer som fastställs enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och med den övergripande nätutvecklingen i fråga om prestanda och driftskompatibilitet.

³ COM(2018) 321, s. 13.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348 20.12.2013, s. 1).

- (9) För att återspegla växande transportflöden och nätets utveckling bör sträckningen för stomnätsskorridorerna och de i förväg identifierade avsnitten anpassas. Dessa anpassningar bör vara proportionerliga för att bevara samstämmigheten och effektiviteten i korridorernas utveckling och samordning. Av denna anledning bör längden av stomnätsskorridorerna inte öka med mer än 15 procent.
- (10) Det är nödvändigt att uppmuntra till investeringar som gynnar smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet i hela unionen. Kommissionen presenterade 2017 ”Europa på väg”⁵, en bred uppsättning initiativ för att göra trafiken säkrare, uppmuntra till smarta vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, främja uppkopplad och autonom mobilitet och säkerställa korrekta förhållanden och vilotider för arbetare. Dessa initiativ bör åtföljas av ekonomiskt stöd från unionen genom detta program om så är relevant.
- (11) I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på ny teknik och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt användning av alternativa bränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁶ fastställs en gemensam ram med åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, i syfte att minimera oljeberoendet och begränsa transporternas miljöpåverkan, och krav på medlemsstater att säkerställa allmänt tillgängliga laddnings- och tankstationer senast den 31 december 2025. I kommissionens förslag⁷ från november 2017 anges att en uttömmande uppsättning åtgärder för att främja utsläppsnål mobilitet är nödvändig, inbegripet ekonomiskt stöd om marknadsförhållandena inte ger tillräckligt med incitament.
- (12) Kommissionen framhåller i sitt meddelande *Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean*⁸ att automatiserade fordon och avancerade system för konnektivitet kommer att leda till fordon som är säkrare, enklare att dela med andra och mer tillgängliga för alla medborgare, inbegripet de som kan vara utestängda från mobilitetstjänster idag, t.ex. äldre personer och personer med funktionsnedsättning. I detta sammanhang har kommissionen också föreslagit en ”strategisk handlingsplan för trafiksäkerhet” och en översyn av direktiv 2008/96 om förvaltning av vägars säkerhet.
- (13) För att förbättra fullbordandet av transportprojekt i nätets mindre utvecklade delar bör ett anslag från Sammanhållningsfonden överföras till programmet, för finansiering av transportprojekt i de medlemsstater som är berättigade till finansiering genom Sammanhållningsfonden. I en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigande till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden, upp till en gräns på 70 % av det anslag som överförs. Återstående 30 % ska tilldelas konkurrerande projekt som finns i medlemsstaterna och som är berättigande till finansiering från Sammanhållningsfonden, med prioritet för gränsöverskridande och felande länkar. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att

⁵ Meddelande från kommissionen: ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla” (COM(2017) 283).

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁷ Meddelande från kommissionen: ”Resultat för utsläppsnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare” (COM(2017) 675).

⁸ COM(2018) 293.

förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar.

- (14) I linje med det gemensamma meddelandet om förbättrad militär mobilitet i Europeiska unionen från november 2017⁹ understryks i den handlingsplan för militär rörlighet som antogs den 28 mars 2018 av kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik¹⁰ att politiken för transportinfrastruktur erbjuder goda möjligheter att öka synergier mellan försvarsbehoven och TEN-T. I handlingsplanen anges att rådet ska uppmanas att senast i mitten av 2018 överväga och validera de militära kraven avseende transportinfrastrukturen, och att kommissionen senast 2019 ska fastställa vilka delar av det transeuropeiska transportnätet som är lämpliga för militära transporter, inklusive nödvändiga uppgraderingar av befintlig infrastruktur. Unionsfinansiering för att genomföra projekt för dubbla användningsområden bör inrättas genom programmet, på grundval av specifika arbetsprogram som anger de tillämpliga kraven enligt vad som definieras i handlingsplanen.
- (15) Kommissionen framhåller i sitt meddelande ”Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden”¹¹ transportbehoven i de yttersta randområdena och nödvändigheten att erbjuda unionsfinansiering som passar dessa behov, inbegripet genom programmet.
- (16) Mot bakgrund av de betydande investeringsbehoven för att göra framsteg mot ett fullständigt stomnät i TEN-T senast 2030 (uppskattade till 350 miljarder euro under perioden 2021–2027), ett fullständigt övergripande nät i TEN-T senast 2050 och investeringar som rör minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och stadsutveckling (uppskattade till 700 miljarder euro för perioden 2021–2027) är det lämpligt att använda unionens olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera mervärdet från de investeringar som får stöd från unionen. Detta kan uppnås genom en rationell investeringsprocess som synliggör transportprojektens planering och samstämmighet i flera olika relevanta unionsprogram, särskilt Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och InvestEU. Särskild hänsyn bör, om så är relevant, tas till de nödvändiga villkor som beskrivs i bilaga IV till förordning (EU) XXX [Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Europeiska havs- och fiskerifonden, samt ekonomiska regler för dessa och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet och Instrumentet för gränsförvaltning och visering (nedan kallad *förordningen om gemensamma bestämmelser*)].
- (17) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013¹² identifieras de prioriteringar för transeuropeisk energinfrastruktur som behöver genomföras för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås, identifieras projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar och fastställs

⁹ JOIN(2017) 41.

¹⁰ JOIN(2018) 5.

¹¹ COM(2017) 623.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen.

- (18) I direktiv [omarbetning av direktivet om förnybara energikällor] understryks behovet av att inrätta en ram som möjliggör en bättre användning av unionsmedel, med en uttrycklig hänvisning till möjliggörande av åtgärder som stöder gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.
- (19) Samtidigt som fullbordandet av nätinfrastrukturen kvarstår som första prioritering för utvecklingen av förnybar energi återspeglar det integrerade och gränsöverskridande samarbetet om förnybar energi den strategi som antogs enligt initiativet om ren energi för alla i EU, med ett kollektivt ansvar att nå ett ambitiöst mål för förnybar energi 2030, och den ändrade politiska ramen med ambitiösa, långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.
- (20) Innovativ infrastrukturteknik som möjliggör övergång till koldioxidsnåla energi- och mobilitetssystem och förbättrar försörjningstryggheten är nödvändiga för unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Kommissionen underströk särskilt i ”Meddelande om att stärka Europas energinät” av den 23 november 2017¹³ att elektriciteten, där förnybar energi kommer att utgöra hälften av elproduktionen senast 2030, i allt högre grad kommer att driva på minskade koldioxidutsläpp i sektorer där fossila bränslen tidigare dominerat, t.ex. transport, industri och uppvärmning och kylning, och att den transeuropeiska politiken för energiinfrastruktur i enlighet med detta allt mer inriktas mot projekt som rör sammanlänkningsnät, lagring av el och smarta nät. För att ge stöd till unionens mål för minskade koldioxidutsläpp bör teknik och projekt som bidrar till övergången till en koldioxidsnål ekonomi vederbörligen beaktas och prioriteras. Kommissionen kommer att inom ramen för programmet försöka öka antalet projekt som rör gränsöverskridande smarta nät, innovativ lagring samt koldioxidtransport.
- (21) Förverkligandet av en digital inre marknad förutsätter en underliggande infrastruktur för digital konnektivitet. Digitaliseringen av Europas industri och moderniseringen av sektorer som transport, energi, hälso- och sjukvård och offentlig administration är beroende av att alla kommer åt tillförlitliga och överkomliga nät med hög eller mycket hög kapacitet. Digital konnektivitet har blivit en avgörande faktor för att överbrygga ekonomiska, sociala och territoriella gränser och därmed modernisera lokala ekonomier och ge en grund för diversifiering av ekonomisk verksamhet. Programmets tillämpningsområde när det gäller interventioner inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör justeras för att återspegla dess ökade betydelse för ekonomin och samhället i stort. Det är därför nödvändigt att fastställa vilka projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur för digital konnektivitet som behövs för att uppnå unionens mål om en digital inre marknad, och att upphäva Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014¹⁴.

¹³ COM(2017) 718.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 283/2014 av den 11 mars 2014 om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur och om upphävande av beslut nr 1336/97/EG (EUT L 86, 21.3.2014, s. 14).

- (22) I meddelandet ”Konnektivitet för en konkurrenskraftig digital inre marknad – mot ett europeiskt gigabitsamhälle”¹⁵ (nedan kallat *strategin för gigabitsamhället*) fastställs strategiska mål för 2025 med avseende på optimerade investeringar i infrastruktur för digital konnektivitet. Direktiv (EU) 2018/XXX [europeisk kodex för elektronisk kommunikation] syftar bl.a. till att skapa ett regelverk som ger incitament till privata investeringar i nät för digital konnektivitet. Det står dock klart att nätutbyggnad inte heller fortsättningsvis kommer att vara kommersiellt bärkraftig i många områden i hela unionen, till följd av olika faktorer, t.ex. avsides belägenhet, territoriella eller geografiska särdrag, låg befolkningstäthet och olika socioekonomiska faktorer. Programmet bör därför justeras så att det bidrar till att de strategiska mål som fastställs i strategin för gigabitsamhället uppnås, som ett komplement till det stöd som erbjuds till utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet genom andra program, särskilt Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), Sammanhållningsfonden och InvestEU-fonden.
- (23) Samtidigt som alla nät för digital konnektivitet som är anslutna till internet till sin natur är transeuropeiska, huvudsakligen till följd av funktionen hos de tillämpningar och tjänster som de möjliggör, bör programmet prioritera åtgärder som har den största förväntade inverkan på den digitala inre marknaden, bl.a. genom deras samstämmighet med målen i meddelandet om strategin för gigabitsamhället, samt på den digitala omvandlingen av ekonomin och samhället, med beaktande av noterade marknadsmisslyckanden och hinder för genomförande.
- (24) Skolor, universitet, bibliotek, lokala, regionala eller nationella myndigheter, huvudleverantörer av offentliga tjänster, sjukhus och vårdenheter, knutpunkter för transporter och utpräglat digitaliserade företag är enheter och platser som kan påverka den viktiga socioekonomiska utvecklingen i det område där de är belägna. Sådana socioekonomiska drivkrafter behöver ligga i framkant i fråga om gigabitkonnektivitet för att erbjuda åtkomst till de bästa tjänsterna och tillämpningarna för Europas medborgare, företag och lokalsamhällen. Programmet stöder åtkomst till gigabitkonnektivitet för dessa socioekonomiska drivkrafter, för att maximera deras positiva spridningseffekter på ekonomin och samhället i ett bredare perspektiv, inbegripet genom att skapa större efterfrågan på konnektivitet och tjänster.
- (25) Programmet bör dessutom, på grundval av framgången med initiativet WiFi4EU, fortsätta att stödja tillhandahållandet av lokal trådlös konnektivitet med hög kvalitet på centrala platser för det lokala offentliga livet, inbegripet enheter med ett offentligt uppdrag, t.ex. offentliga myndigheter och leverantörer av offentliga tjänster, samt platser utomhus som är tillgängliga för allmänheten, för att främja unionens digitala vision i lokalsamhällen.
- (26) Bärkraften i den nästa generation av digitala tjänster som är på väg, t.ex. sakernas internet och tillämpningar som förväntas skapa betydande nytta inom flera olika sektorer och för samhället i stort, kommer att kräva oavbruten gränsöverskridande täckning med 5G-nät, särskilt för att möjliggöra för användare och föremål att förbli uppkopplade när de är i rörelse. Scenarierna för 5G-utbyggnadens kostnadsdelning är dock fortsatt oklara och riskerna med kommersiell utbyggnad inom vissa nyckelområden upplevs som mycket höga. Vägkorridorer och järnvägsförbindelser förväntas bli viktiga områden för den första fasen av nya tillämpningar inom området

¹⁵

COM(2016) 587.

för uppkopplad mobilitet, och utgör därför centrala gränsöverskridande projekt att finansiera inom ramen för detta program.

- (27) Ej uppkopplade territorier inom unionens alla områden, inbegripet sådana som är centralt belägna, utgör flaskhalsar och ej utnyttjad potential på den digitala inre marknaden. I de mest avlägsna landsbygdsområdena kan internetkonnektivitet med hög kvalitet spela en viktig roll för att förhindra digital utestängning, isolering och avfolkning, genom att kostnaderna för att tillhandahålla både varor och tjänster blir lägre och den avses belägenheten delvis kompenseras. Internetkonnektivitet med hög kvalitet är nödvändig för nya ekonomiska möjligheter i form av t.ex. precisionsteknik inom jordbruket eller utveckling av en bioekonomi i landsbygdsområden. Programmet bör bidra till att erbjuda fast eller trådlös konnektivitet med hög kapacitet till alla europeiska hushåll, på landsbygden och i tätorter, med inriktning på sådan utbyggnad där en viss grad av marknadsmisslyckande har noterats och som kan åtgärdas med lågintensiva bidrag. Programmet bör då sikta mot att uppnå en omfattande täckning av hushåll och territorier eftersom det är oekonomiskt att senare fylla luckor i täckningen.
- (28) Utbyggnaden av stomnät för elektronisk kommunikation, inbegripet med undervattenskablar som förbinder europeiska territorier med tredjeländer på andra kontinenter, eller som förbinder europeiska öar eller utomeuropeiska territorier med fastlandet, behövs för att tillhandahålla nödvändig redundans för sådan central infrastruktur och för att öka kapaciteten och tåligheten i unionens digitala nät. Sådana projekt saknar dock ofta kommersiell bärkraft utan offentligt stöd.
- (29) Åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet bör använda den teknik som är bäst lämpad för det specifika projektet, samtidigt som bästa balans uppnås mellan senaste teknik i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nåttålighet och kostnadseffektivitet, och bör prioriteras genom arbetsprogram som beaktar de kriterier som fastställs i denna förordning. Utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet kan omfatta passiv infrastruktur för att maximera både socioekonomisk nytta och miljönytta. Slutligen bör hänsyn tas till den potentiella spridningseffekten i form av konnektivitet när åtgärder prioriteras, t.ex. när ett påbörjat projekt kan förbättra affärsnyttan för framtida utbyggnad vilket leder till ytterligare täckning av territorier och befolkning inom områden som hittills saknat täckning.
- (30) Unionen har utvecklat sin egen satellitteknik för PNT (*Positioning, Navigation and Timing*) i form av Egnos/Galileo och sitt eget jordobservationssystem i form av Copernicus. Både Egnos/Galileo och Copernicus erbjuder avancerade tjänster som innebär stor ekonomisk nytta för offentliga och privata användare. Därför bör all infrastruktur för transport, energi eller digitalisering som finansieras genom programmet – och som utnyttjar PNT- eller jordobservationstjänster – vara tekniskt kompatibel med Egnos/Galileo och Copernicus.
- (31) De positiva resultaten från den första ansökningsomgången med blandfinansiering som utlystes inom ramen för det nuvarande programmet 2017 bekräftade relevansen och mervärdet i att använda EU-bidrag för blandfinansiering tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken och offentliga finansinstitut samt från andra privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap. Programmet bör därför fortsätta att föreskriva riktade ansökningsomgångar som möjliggör en kombination av EU-bidrag och andra finansieringskällor.

- (32) De politiska målen för detta program kommer också att hanteras med hjälp av finansieringsinstrument och budgetgarantier inom de politiska områdena [...] av fonden InvestEU. Programmets åtgärder bör användas för att ta itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer, på ett proportionellt sätt och utan att duplicera eller utestänga privat finansiering, och de ska också ha ett klart europeiskt mervärde.
- (33) För att gynna en integrerad utveckling av innovationscykeln är det nödvändigt att säkerställa komplementaritet mellan de innovativa lösningar som utvecklas inom ramen för unionens forsknings- och innovationsprogram och de innovativa lösningar som sprids med stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa. I detta syfte kommer synergier med Horisont Europa att säkerställa att a) behov av forskning och innovation inom transport, energi och digitaliseringssektorn i EU identifieras och fastställs inom Horisont Europas strategiska planeringsprocess, b) Fonden för ett sammanlänkat Europa stöder införande och utbyggnad i stor skala av innovativa typer av teknik och lösningar inom områdena transport-, energi- och digital infrastruktur, särskilt när de är ett resultat av Horisont Europa, c) utbytet av information och data mellan Horisont Europa och Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att underlättas, t.ex. genom att teknik från Horisont Europa med en hög grad av marknadsmognad lyfts fram och kan vidareutvecklas genom Fonden för ett sammanlänkat Europa.
- (34) I denna förordning fastställs en finansieringsram för hela perioden 2021–2027 som ska utgöra det särskilda referensbeloppet i den mening som avses i [hänvisningen ska vid behov uppdateras enligt det nya interinstitutionella avtalet: punkt 17 i det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning¹⁶ för Europaparlamentet och rådet under det årliga budgetförfarandet].
- (35) På unionsnivå utgör den europeiska planeringsterminen ramen för att identifiera nationella reformprioriteringar och övervaka genomförandet av dem. Medlemsstaterna tar fram sina egna nationella fleråriga investeringsstrategier till stöd för dessa reformprioriteringar. Dessa strategier bör läggas fram tillsammans med de årliga nationella reformprogrammen i syfte att ange huvuddragen för och samordna prioriterade investeringsprojekt som ska få nationell finansiering och/eller unionsfinansiering. De bör också bidra till att unionsfinansieringen används på ett enhetligt sätt och maximera det ekonomiska stödets mervärde, särskilt vad gäller stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, Europeiska investeringsstabiliseringsfunktionen, InvestEU och Fonden för ett sammanlänkat Europa, om så är relevant. Ekonomiskt stöd bör också användas på ett sätt som är förenligt med energi- och klimatplaner på unionsnivå och nationell nivå, om så är relevant.
- (36) Övergripande finansiella bestämmelser som antas av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget gäller för denna förordning. Dessa regler fastställs i budgetförordningen och bestämmer särskilt förfarandet för uppställning och genomförande av budgeten genom bidrag, upphandling, priser och indirekt genomförande samt föreskriver kontroller av finansiella aktörers ansvar. Regler som antas på grundval av artikel 322 i EUF-fördraget gäller även skyddet av unionens budget vid generella brister när det gäller rättsstatsprincipen i medlemsstaterna,

¹⁶ EUT C 373, 20.12.2013, s. 1.

eftersom respekten för rättsstatsprincipen är en förutsättning för en sund ekonomisk förvaltning och en verkningsfull EU-finansiering.

- (37) Typerna av finansiering och metoderna för genomförande enligt denna förordning bör väljas ut på grundval av hur väl de bidrar till uppnåendet av åtgärdernas särskilda mål och åstadkommer resultat, med beaktande av framför allt kostnaderna för kontroller, den administrativa bördan och den förväntade risken för bristande efterlevnad. Detta bör inbegripa att man överväger användningen av enhetsbelopp, schablonsatser, bidrag till enhetskostnader och finansiering som inte är kopplad till kostnader, i den mening som avses i artikel 125.1 i budgetförordningen.
- (38) Tredjeländer som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får delta i unionsprogram inom ramen för det samarbete som inrättats genom EES-avtalet, enligt vilket programmen kan genomföras genom ett beslut enligt det avtalet. Tredjeländer får också delta på grundval av andra rättsliga instrument. En särskild bestämmelse bör införas i denna förordning för att bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt.
- (39) Reglerna för tilldelning av bidrag fastställs i budgetförordningen. För att beakta särdragen hos de åtgärder som stöds av programmet och säkerställa ett enhetligt genomförande i de sektorer som omfattas av programmet är det nödvändigt att lämna ytterligare vägledning om stödberättigande och tilldelningskriterier.
- (40) I enlighet med budgetförordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013¹⁷, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2988/95¹⁸, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96¹⁹ och rådets förordning (EU) 2017/193²⁰ ska unionens ekonomiska intressen skyddas genom proportionella åtgärder, inbegripet förebyggande, upptäckt, korrigering och utredning av oriktigheter och bedrägeri, krav på återbetalning av belopp som gått förlorade, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt samt i tillämpliga fall administrativa sanktioner. I enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 får Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) utföra administrativa utredningar, inbegripet kontroller och inspektioner på plats, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen. I överensstämmelse med förordning (EU) 2017/1939 får Europeiska åklagarmyndigheten utreda och lagföra bedrägeri och annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen, i enlighet med

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

¹⁸ Rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95 av den 18 december 1995 om skydd av Europeiska gemenskapernas finansiella intressen (EGT L 312, 23.12.1995, s. 1).

¹⁹ Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

²⁰ Rådets förordning (EU) 2017/1939 av den 12 oktober 2017 om genomförande av fördjupat samarbete om inrättande av Europeiska åklagarmyndigheten (EUT L 283, 31.10.2017, s. 1).

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371²¹. I enlighet med budgetförordningen ska varje person eller enhet som tar emot medel från unionen samarbeta fullständigt för att skydda unionens ekonomiska intressen, bevilja kommissionen, Olaf, Europeiska åklagarmyndigheten och Europeiska revisionsrätten de rättigheter och den tillgång som krävs och säkerställa att tredje parter som är involverade i förvaltningen av medel från unionen beviljar likvärdiga rättigheter.

- (41) I enlighet med [uppdatera hänvisning i enlighet med det nya beslutet om utomeuropeiska länder och territorier (ULT): artikel 94 i rådets beslut 2013/755/EU²²] är personer och enheter i utomeuropeiska länder och territorier (ULT) berättigade till finansiering, med förbehåll för programmets regler och mål och eventuella ordningar som gäller för den medlemsstat till vilken det berörda utomeuropeiska landet eller territoriet är knutet.
- (42) Unionen bör eftersträva samstämmighet och synergier med unionsprogrammen för EU:s externa politik, inbegripet stöd inför anslutningen som följer efter de åtaganden som gjorts mot bakgrund av meddelandet ”Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan”²³.
- (43) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, bör ekonomiskt stöd vara tillgängligt endast om det är nödvändigt för att uppnå målen för dessa projekt.
- (44) I enlighet med punkterna 22 och 23 i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning²⁴ behöver detta program utvärderas på grundval av information som samlats in till följd av särskilda övervakningskrav, samtidigt som överreglering och administrativa bördor undviks, särskilt för medlemsstaterna. Utvärderingar bör göras av kommissionen och delges Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén i syfte att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på programmets övergripande mål.
- (45) Korrekta övervaknings- och rapporteringsåtgärder, inbegripet indikatorer, bör införas för rapportering om programmets framsteg mot de allmänna och särskilda mål som fastställs i denna förordning. Systemet för resultatrapportering bör säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in ändamålsenligt, resurseffektivt och rättidigt. Det är nödvändigt att ställa proportionella rapporteringskrav på mottagarna av unionens medel för att samla in relevanta data för programmet.
- (46) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om antagande av

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371 av den 5 juli 2017 om bekämpande genom straffrättsliga bestämmelser av bedrägeri som riktar sig mot unionens finansiella intressen (EUT L 198, 28.7.2017, s. 29).

²² EUT L 344, 19.12.2013, s. 1.

²³ COM(2018) 65.

²⁴ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

arbetsprogram. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁵.

- (47) I syfte att vid behov anpassa de indikatorer som används för övervakning av programmet, de vägledande procentsatser för budgetmedel som tilldelas vart och ett av de särskilda målen i transportsektorn och definitionen av stomnätskorridorerna, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen, med avseende på ändringar av delarna I, II och III i bilagan till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (48) Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 bör av tydlighetsskäl upphävas. Artikel 29 i förordning (EU) nr 1316/2013, som ändrar bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010²⁶ i fråga om förteckningen över godskorridorer, bör dock fortsätta att gälla.
- (49) För att möjliggöra ett rättidigt antagande av de genomförandeakter som föreskrivs i denna förordning är det nödvändigt att den träder i kraft omedelbart efter det att den offentliggjorts.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa (nedan kallad *programmet*).

Här fastställs målen för programmet, budgeten för perioden 2021–2027, formerna för unionsfinansiering och reglerna för tillhandahållande av sådan finansiering.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *åtgärd*: verksamhet som har identifierats som ekonomiskt och tekniskt oberoende, som har en fast tidsram och som krävs för att genomföra ett projekt.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (b) *alternativa bränslen*: alternativa bränslen enligt vad som definieras i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU.
- (c) *associerat land*: ett tredjeland som är part i ett avtal med unionen, vilket gör det möjligt för landet att delta i programmet i enlighet med artikel 5.
- (d) *blandfinansieringsinsats*: åtgärder som stöds genom EU-budgeten, inbegripet blandfinansieringsinstrument i enlighet med artikel [2.6] i förordning (EU, Euratom) 2018/XXX (nedan kallad *budgetförordningen*), i vilka icke-återbetalningspliktiga former av stöd och/eller finansieringsinstrument från EU-budgeten kombineras med återbetalningspliktiga former av stöd från institutioner för utvecklingsfinansiering eller andra offentliga finansinstitut, kommersiella finansinstitut och investerare.
- (e) *övergripande nät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.
- (f) *stomnät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
- (g) *stomnätskorridor*: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013, förtecknade i del III i bilagan till den här förordningen.
- (h) *gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi*: ett projekt som är stödberättigande eller kan vara stödberättigande inom ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater eller arrangemang mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 6, 7, 9 och 11 i direktiv 2009/28/EG, och som rör planering för eller utbyggnad av förnybar energi, i enlighet med de kriterier som fastställs i del IV i bilagan till den här förordningen.
- (i) *infrastruktur för digital konnektivitet*: nät med mycket hög kapacitet, 5G-system, lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet, stomnät, samt digitala driftplattformar som är direkt förknippade med infrastruktur för transport och energi.
- (j) *5G-system*: en uppsättning element för digital infrastruktur som är baserade på globalt överenskomna standarder för mobil och trådlös kommunikationsteknik som används för konnektivitet och mervärdestjänster med avancerade prestanda, i form av t.ex. mycket höga datahastigheter och mycket hög datakapacitet, låg latens och hög tillförlitlighet eller stöd till ett stort antal anslutna enheter.
- (k) *5G-korridor*: en transportled, i form av väg eller järnväg, som har full täckning från infrastruktur för digital konnektivitet och särskilt 5G-system, vilket ger möjlighet till oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster, t.ex. uppkopplad och automatiserad mobilitet eller liknande smarta mobilitetstjänster för järnvägar.
- (l) *digitala driftplattformar direkt förknippade med infrastruktur för energi och transport*: fysiska och virtuella resurser för informations- och kommunikationsteknik (IKT) som fungerar med kommunikationsinfrastrukturen som grund och som stöder överföring, lagring, behandling och analys av infrastrukturdata som rör transport och/eller energi.
- (m) *projekt av gemensamt intresse*: projekt som fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013, i förordning (EU) nr 347/2013 eller i artikel 8 i den här förordningen.
- (n) *studier*: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartläggningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd,

inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang.

- (o) *socioekonomiska drivkrafter*: enheter vilka genom sitt uppdrag, sin karaktär eller sin lokalisering direkt eller indirekt kan skapa socioekonomiska fördelar för medborgare, företag och lokalsamhällen som finns i deras omgivningar.
- (p) *tredjeland*: ett land som inte är medlem i Europeiska unionen.
- (q) *nät med mycket hög kapacitet*: nät med mycket hög kapacitet enligt vad som definieras i artikel [2.XX] i direktiv (EU) 2018/XXX [europeisk kodex för elektronisk kommunikation].
- (r) *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.

Artikel 3 *Mål*

1. Programmet har det allmänna målet att utveckla och modernisera de transeuropeiska näten inom transport-, energi- och digitaliseringsområdena och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, med beaktande av de långsiktiga åtagandena om minskade koldioxidutsläpp och med tonvikt på synergier mellan sektorer.
2. Programmet har följande särskilda mål:
 - (a) Inom transportsektorn:
 - i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör effektiva och sammanlänkade nät och infrastruktur för smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet.
 - ii) Att anpassa TEN-T-näten till behov avseende militär mobilitet.
 - (b) Inom energisektorn: Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering av den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, och därmed underlätta utfasningen av fossila bränslen och säkerställa försörjningstrygghet, och att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi.
 - (c) Inom digitaliseringssektorn: Att bidra till utbyggnaden av nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, till en ökad tålighet och kapacitet i digitala stomnät på EU:s territorium genom att länka dem till angränsande territorier, samt till digitaliseringen av transport och energinäten.

Artikel 4 *Budget*

1. Finansieringsramen för genomförandet av programmet för perioden 2021–2027 ska vara 42 265 493 000 euro i löpande priser.
2. Detta belopp ska fördelas enligt följande:

- (a) Upp till 30 615 493 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a, av vilka
 - i) 12 830 000 000 euro från klustret för europeiska strategiska investeringar,
 - ii) 11 285 493 000 euro överförda från Sammanhållningsfonden, för användning i enlighet med denna förordning uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till finansiering från Sammanhållningsfonden,
 - iii) 6 500 000 000 euro från klustret för försvar, för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii.
 - (b) Upp till 8 650 000 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b, av vilka upp till 10 % för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
 - (c) Upp till 3 000 000 000 euro för de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c.
- 3. Kommissionen får inte avvika från de belopp som avses i led 2 a ii.
 - 4. De belopp som avses i punkt 1 får användas för administrativt och tekniskt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, inklusive gemensamma informationssystem och tekniska system. Detta belopp får också användas för att finansiera kompletterande åtgärder som stöd till projektens förberedelser.
 - 5. Om den åtgärd som ett budgetmässigt åtagande ska täcka sträcker sig över mer än ett budgetår får åtagandet delas upp i årliga delåtaganden.
 - 6. Utan att det påverkar tillämpningen av budgetförordningen kan utgifter för åtgärder till följd av projekt som ingår i det första arbetsprogrammet vara stödberättigande från och med den 1 januari 2021.
 - 7. Beloppet från Sammanhållningsfonden ska överföras i enlighet med denna förordning, med förbehåll för punkt 8 och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14.2 b.
 - 8. När det gäller de belopp som förs över från Sammanhållningsfonden ska 30 % av dessa belopp göras omedelbart tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning, med prioritering av gränsöverskridande länkar och felande länkar. Fram till den 31 december 2023 ska urvalet av de projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden när det gäller 70 % av de medel som förs över. Från och med den 1 januari 2024 ska medel som förs över till programmet och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.
 - 9. Medel anslagna till medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning får på deras begäran överföras till programmet. Kommissionen ska förvalta dessa medel direkt i enlighet med [artikel 62.1 a] i budgetförordningen eller indirekt i enlighet med led c i den artikeln. Om möjligt ska dessa medel användas till förmån för den berörda medlemsstaten.

Artikel 5
Tredjeländer som är associerade till programmet

1. Programmet ska vara öppet för följande tredjeländer:
 - (a) Medlemmar av Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), i enlighet med villkoren i EES-avtalet.
 - (b) Anslutande länder, kandidater och potentiella kandidater, i enlighet med de allmänna principer och villkor som fastställs för deras länders deltagande i unionens program i ramavtal och associeringsrådsbeslut för respektive land, eller liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som föreskrivs i avtal mellan unionen och dessa länder.
 - (c) Länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, i enlighet med de allmänna principer och villkor som fastställs för dessa länders deltagande i unionens program i enlighet med ramavtal och associeringsrådsbeslut för respektive land, eller liknande avtal, och i enlighet med de särskilda villkor som finns i avtal mellan unionen och dessa länder.
 - (d) Andra tredjeländer i enlighet med villkor i respektive särskilt avtal som täcker ett lands deltagande i unionens program, förutsatt att avtalet
 - säkerställer en rättvis balans vad gäller bidrag från och förmåner till det tredjeland som deltar i unionsprogrammen,
 - föreskriver villkor för deltagande i programmen, inbegripet beräkning av ekonomiska bidrag till de enskilda programmen och deras administrativa kostnader; dessa bidrag ska utgöra inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel [21.5] i budgetförordningen,
 - inte ger tredjelandet beslutsbefogenheter i fråga om programmet,
 - garanterar unionens rätt att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning och att skydda sina ekonomiska intressen.
2. De tredjeländer som avses i punkt 1, och enheter som är etablerade i dessa länder, får inte ta emot ekonomiskt stöd inom ramen för denna förordning, utom i de fall det krävs för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse och på de villkor som fastställs i arbetsprogrammen och som avses i artikel 19.

Artikel 6
Genomförande av och former för EU-finansiering

1. Programmet ska genomföras genom direkt förvaltning i enlighet med budgetförordningen eller indirekt förvaltning genom organ som avses i artikel [61.1 c] i budgetförordningen.
2. Programmet får tillhandahålla finansiering i alla former som anges i budgetförordningen, särskilt bidrag och upphandling. Det får också tillhandahålla finansiering i form av finansieringsinstrument inom ramen för blandfinansieringsinsatser. Blandfinansieringsinsatser som beslutas enligt detta program ska genomföras i enlighet med InvestEU-förordningen och avdelning X i budgetförordningen.
3. Kommissionen får till genomförandeorgan delegera befogenheter att genomföra delar av programmet i enlighet med artikel [69] i budgetförordningen, i syfte att

uppnå en optimal och effektiv förvaltning av programmet i transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.

4. Bidrag till en ömsesidig försäkringsmekanism får täcka risken i samband med återkrav av medel från mottagare och ska betraktas som en tillräcklig garanti enligt budgetförordningen. Bestämmelserna i [artikel X i] förordning XXX [den förordning som efterföljer förordningen om garantifonden] ska tillämpas.

Artikel 7

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska omfatta minst två medlemsstater och ska ingå i ett samarbetsavtal eller någon annan form av arrangemang mellan medlemsstater eller arrangemang mellan medlemsstater och tredjeländer enligt vad som fastställs i artiklarna 6, 7, 9 och 11 i direktiv 2009/28/EG. Dessa projekt ska väljas ut i enlighet med de kriterier och de förfaranden som fastställs i del IV i bilagan till denna förordning.
2. Senast den 31 december 2019 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 23 d i denna förordning, för att precisera urvalskriterierna och närmare fastställa processen för urval av projekt, och offentliggöra metoderna för bedömning av hur projekten uppfyller de allmänna kriterierna och bedömning av övergripande kostnader och nytta som anges i del IV i bilagan.
3. Studier som syftar till att utveckla och identifiera gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.
4. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska vara berättigande till unionsfinansiering av bygg- och anläggningsarbeten om de uppfyller följande ytterligare kriterier:
 - (a) Den projektspecifika kostnads-nyttoanalysen i enlighet med punkt 3 i del IV i bilagan styrker att det finns betydande kostnadsbesparingar och/eller fördelar när det gäller systemintegration, försörjningstrygghet eller innovation.
 - (b) Sökanden visar att projektet inte skulle förverkligas utan bidraget, eller att projektet inte kan bli kommersiellt bärkraftigt utan bidraget. Denna analys ska ta hänsyn till eventuella intäkter till följd av stödsystem.
5. Bidraget till bygg- och anläggningsarbeten ska stå i proportion till de kostnadsbesparingar och/eller fördelar som avses i punkt 2.b i del IV i bilagan, och får inte överstiga det belopp som krävs för att säkerställa att projektet förverkligas eller kan bli kommersiellt bärkraftigt.

Artikel 8

Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet

1. Projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska bidra till det särskilda mål som föreskrivs i artikel 3.2 c.
2. Studier som syftar till att utveckla och identifiera projekt av gemensamt intresse inom området infrastruktur för digital konnektivitet ska vara berättigande till finansiering inom ramen för denna förordning.

3. Utan att det påverkar de tilldelningskriterier som fastställs i artikel 13 ska prioriteringen av finansiering fastställas med beaktande av följande kriterier:
- (a) Åtgärder som bidrar till åtkomst till nät med mycket hög kapacitet som kan erbjuda socioekonomiska drivkrafter gigabitkonnektivitet ska prioriteras, med beaktande av de socioekonomiska drivkrafternas funktion, relevansen i de tjänster och tillämpningar som blir möjliga genom den underliggande konnektiviteten och de potentiella socioekonomiska fördelarna för medborgare, företag och lokalsamhällen, inbegripet potentiella spridningseffekter i fråga om konnektivitet, i enlighet med del V i bilagan.
 - (b) Åtgärder som bidrar till att lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet kan erbjudas i lokalsamhällen, i enlighet med del V i bilagan.
 - (c) I fråga om åtgärder som bidrar till utbyggnaden av 5G-system ska utbyggnaden av 5G-korridorer längs större landtransportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten, prioriteras. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa täckning längs större transportleder så att oavbrutet tillhandahållande av digitala synergitjänster möjliggörs, samtidigt som potentiella positiva spridningseffekter maximeras för de områden och den befolkning som finns i närheten av det område där projektets utbyggnad sker. En vägledande förteckning över projekt som kan få stöd ingår i del V i bilagan.
 - (d) Projekt som syftar till utbyggnaden av gränsöverskridande stomnät som länkar unionen till tredjeländer och stärker länkar inom unionens territorium, inbegripet med undervattenskablar, ska prioriteras i enlighet med i vilken mån projektet väsentligt bidrar till att öka tåligheten och kapaciteten i elektroniska kommunikationsnät på unionens territorium.
 - (e) I fråga om täckning med nät med mycket hög kapacitet ska åtgärder som bidrar till täckning för områden och befolkning prioriteras, omvänt proportionellt mot storleken på det bidrag som krävs som stöd för att projektet ska kunna genomföras, i relation till de tillämpliga högsta samfinansieringssatser som fastställs i artikel 14. Hänsyn ska också tas till i vilken mån åtgärden bidrar till att säkerställa omfattande täckning för området och befolkningen inom ett visst projekts utbyggnadsområde, samtidigt som potentiella positiva spridningseffekter maximeras för de områden och den befolkning som finns i närheten av projektets utbyggnadsområde.
 - (f) I fråga om projekt för utbyggnad av digitala driftplattformar ska åtgärder prioriteras på grundval av senaste teknik, med beaktande av t.ex. driftskompatibilitet, cybersäkerhet, dataskydd och återanvändning.
 - (g) Den teknik som används ska bedömas utifrån hur lämplig den är för det specifika projektet, samtidigt som den bästa avvägningen mellan olika typer av senaste teknik uppnås i fråga om dataflödeskapacitet, överföringssäkerhet, nätens tålighet och kostnadseffektivitet.

KAPITEL II

BERÄTTIGANDE

Artikel 9 *Stödberättigande åtgärder*

1. Endast åtgärder som bidrar till uppnåendet av de mål som avses i artikel 3 är berättigande till finansiering. Dessa åtgärder omfattar särskilt studier, bygg- och anläggningsarbeten och andra kompletterande åtgärder som krävs för förvaltning och genomförande av programmet och de sektorspecifika riktlinjerna.
2. I transportsektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
 - (a) Åtgärder som rör effektiva och sammanlänkade nät:
 - i) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i stomnätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Åtgärder för genomförande av stomnätet kan inbegripa element som berörs, men som finns i det övergripande nätet, när detta krävs för att optimera investeringar och i enlighet med de genomförandeformer som anges i de arbetsprogram som avses i artikel 19 i den här förordningen.
 - ii) Åtgärder för genomförande av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, särskilt de avsnitt som förtecknas i del III i bilagan till den här förordningen.
 - iii) Åtgärder för genomförande av avsnitt i det övergripande nätet som finns i de yttersta randområdena, i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet åtgärder som rör urbana knutpunkter, kusthamnar, inlandshamnar och järnvägs-/vägterminaler i det övergripande nätet, enligt vad som definieras i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
 - iv) Åtgärder till stöd för projekt av gemensamt intresse för att koppla ihop det transeuropeiska nätet med infrastrukturnät i grannländer, enligt vad som definieras i artikel 8.1 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - (b) Åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet:
 - i) Åtgärder till stöd för sjömotorvägar i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - ii) Åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, inbegripet för säkerhetsändamål, i enlighet med artikel 31 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - iii) Åtgärder till stöd för godstransporttjänster i enlighet med artikel 32 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - iv) Åtgärder till stöd för ny teknik och innovation, inbegripet automation, förbättrade transporttjänster, modal integrering och infrastruktur för

alternativa bränslen, i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) nr 1315/2013.

- v) Åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet, särskilt när det gäller påverkan på korridorer/nät.
 - vi) Åtgärder för genomförande av säker och trygg infrastruktur och mobilitet, i enlighet med artikel 34 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - vii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens tålighet gentemot klimatförändringar och naturkatastrofer.
 - viii) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet för alla användare i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - ix) Åtgärder som förbättrar transportinfrastrukturens åtkomlighet och tillgänglighet för säkerhets- och civilskyddsändamål.
- (c) Åtgärder, eller specifika verksamheter inom en åtgärd, inom ramen för det särskilda mål som avses i artikel 3.2 a ii, till stöd för att anpassa transportinfrastruktur i TEN-T-nätet till krav på militär mobilitet i syfte att möjliggöra dubbla användningsområden (civilt och militärt) för infrastrukturen.
3. I energisektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
- (a) Åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse enligt vad som fastställs i artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013.
 - (b) Åtgärder till stöd för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, inbegripet på deras idéstadium, enligt vad som definieras i del IV i bilagan till denna förordning, och under förutsättning att de villkor som fastställs i artikel 7 i denna förordning uppfylls.
4. I digitaliseringssektorn ska följande åtgärder vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning:
- (a) Åtgärder till stöd för gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter.
 - (b) Åtgärder till stöd för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet med mycket hög kvalitet i lokalsamhällen, utan kostnad och utan diskriminerande villkor.
 - (c) Åtgärder för genomförande av oavbruten täckning med 5G-system för alla större landtransportleder, inbegripet de transeuropeiska transportnäten.
 - (d) Åtgärder till stöd för utbyggnad av stomnät, inbegripet med undervattenskablar, mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer.
 - (e) Åtgärder till stöd för europeiska hushålls åtkomst till nät med mycket hög kapacitet.
 - (f) Åtgärder för införande av krav på infrastruktur för digital konnektivitet som rör gränsöverskridande projekt inom transport- eller energiområdet och/eller som stöder digitala driftplattformar som är direkt förknippade med transport- eller energiinfrastruktur.

En vägledande förteckning över stödberättigande projekt i digitaliseringssektorn finns i del V i bilagan.

Artikel 10

Synergier

1. Åtgärder som bidrar till att ett eller flera av målen uppnås för minst två sektorer, enligt vad som föreskrivs i artikel 3.2 a, b och c, ska vara berättigande till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för denna förordning. Dessa åtgärder ska genomföras genom särskilda sektorsövergripande arbetsprogram som gäller minst två sektorer, innehåller särskilda tilldelningskriterier och finansieras genom budgeten för de sektorer som ingår.
2. Inom var och en av transport-, energi- och digitaliseringssektorn kan åtgärder som är stödberättigande i enlighet med artikel 9 omfatta kompletterande element enligt vad som föreskrivs i respektive artikel 9.2, 9.3 och 9.4, under förutsättning att de uppfyller samtliga följande krav:
 - (a) Kostnaderna för dessa kompletterande element överstiger inte 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.
 - (b) Dessa kompletterande element rör transport-, energi- eller digitaliseringssektorn.
 - (c) Dessa kompletterande element ger möjlighet att väsentligt förbättra åtgärdens nytta i fråga om socioekonomi, klimat eller energi.

Artikel 11

Stödberättigade enheter

1. Utöver de kriterier som anges i artikel [197] i budgetförordningen ska de kriterier för stödberättigande som fastställs i denna artikel tillämpas.
2. Följande enheter är berättigade till stöd:
 - (a) Rättsliga enheter som är etablerade i en medlemsstat.
 - (b) Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som är associerat till programmet.
 - (c) Rättsliga enheter som skapats enligt unionslagstiftning och internationella organisationer om detta föreskrivs i arbetsprogrammen.
3. Fysiska personer är inte berättigade till stöd.
4. Rättsliga enheter som är etablerade i ett tredjeland som inte är associerat till programmet kan i undantagsfall vara stödberättigade enligt programmet när det är nödvändigt för att uppnå målen för ett visst projekt av gemensamt intresse eller ett gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
5. De arbetsprogram som avses i artikel 19 får föreskriva att endast förslag som lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av internationella organisationer, gemensamma företag eller offentliga eller privata företag eller organ är stödberättigande.

KAPITEL III

BIDRAG

Artikel 12

Bidrag

Bidrag inom programmet ska tilldelas och förvaltas i enlighet med avdelning [VIII] i budgetförordningen.

Artikel 13

Tilldelningskriterier

1. Tilldelningskriterierna ska definieras i de arbetsprogram som avses i artikel 19 och i ansökningsomgångarna, med beaktande av följande element, i den mån det är tillämpligt:
 - (a) Ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad).
 - (b) Aspekter avseende innovation, säkerhet, driftskompatibilitet och åtkomst.
 - (c) Den gränsöverskridande dimensionen.
 - (d) Synergier mellan transport-, energi- och digitaliseringssektorerna.
 - (e) Åtgärdens mognad i fråga om projektutveckling.
 - (f) Den föreslagna genomförandeplanens sundhet.
 - (g) Unionsstödet som katalysator för investeringar.
 - (h) Behovet av att övervinna finansiella hinder, såsom otillräcklig kommersiell bärkraft eller brist på marknadsfinansiering.
 - (i) Samstämmighet med unionens energi- och klimatplaner och nationella energi- och klimatplaner.
2. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska beakta, om så är relevant, tåligheten mot klimatförändringarnas skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet relevanta anpassningsåtgärder.
3. Bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna ska säkerställa, om så är relevant enligt vad som anges i arbetsprogrammen, att åtgärder som stöds av program som omfattar PNT-teknik (*Positioning, Navigation and Timing*) är tekniskt kompatibla med EGNOS/Galileo och Copernicus.
4. För transportsektorn ska bedömningen av förslag gentemot de tilldelningskriterier som avses i punkt 1, i tillämpliga fall, säkerställa att föreslagna åtgärder är förenliga med arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakter i enlighet med artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013 och beakta yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren i enlighet med artikel 45.8 i den förordningen.
5. När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi ska de tilldelningskriterier som definieras i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta de villkor som fastställs i artikel 7.4.

6. När det gäller åtgärder som rör projekt av gemensamt intresse avseende digital konnektivitet ska de tilldelningskriterier som definieras i arbetsprogrammen och i ansökningsomgångarna beakta de villkor som fastställs i artikel 8.3.

Artikel 14

Samfinansieringssatser

1. För studier får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden. För studier som finansieras med medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som anges i punkt 2 b.
2. För bygg- och anläggningsarbeten i transportsektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
 - (a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas till högst 50 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt, för åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar, för åtgärder till stöd för förbättrad infrastrukturens säkerhet i enlighet med relevant unionslagstiftning och för åtgärder i de yttersta randområdena.
 - (b) När det gäller de medel som överförs från Sammanhållningsfonden ska de maximala samfinansieringssatserna vara de som är tillämpliga på Sammanhållningsfonden enligt vad som avses i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser]. Dessa samfinansieringssatser får ökas till högst 85 % för åtgärder som rör gränsöverskridande länkar, på de villkor som anges i led c i denna punkt.
 - (c) När det gäller åtgärder som rör gränsöverskridande länkar får de ökade högsta samfinansieringssatser som föreskrivs i leden a och b tillämpas endast på åtgärder som för sin planering och sitt genomförande kan påvisa en särskilt hög integreringsgrad i samband med det tilldelningskriterium som avses i artikel 13.1 c, särskilt genom inrättande av ett gemensamt projektföretag, en gemensam administrativ struktur och en bilateral rättslig ram eller genomförandeakt enligt artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013.
3. För bygg- och anläggningsarbeten i energisektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla:
 - (a) För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 b får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden.
 - (b) Samfinansieringssatserna får ökas till högst 75 % för åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och som, med ledning av det underlag som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 347/2013, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller omfattar mycket innovativa lösningar.
4. För bygg- och anläggningsarbeten i digitaliseringssektorn ska följande högsta samfinansieringssatser gälla: För bygg- och anläggningsarbeten som rör de särskilda mål som avses i artikel 3.2 c får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 30 % av den totala stödberättigande kostnaden. Samfinansieringssatserna får ökas

upp till 50 % för åtgärder med en stark gränsöverskridande dimension, t.ex. oavbruten täckning med 5G-system längs större transportleder eller utbyggnad av stomnät mellan medlemsstater och mellan unionen och tredjeländer, och upp till 75 % för åtgärder för genomförande av gigabitkonnektivitet för socioekonomiska drivkrafter. Åtgärder för att tillhandahålla lokal trådlös konnektivitet i lokalsamhällen ska finansieras genom ekonomiskt stöd från unionen med upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om samfinansiering.

5. Den högsta samfinansieringssatsen för åtgärder som väljs ut i sektorsövergripande arbetsprogram som avses i artikel 10 ska vara den högsta av respektive högsta samfinansieringssats för de sektorer som berörs.

Artikel 15

Stödberättigande kostnader

Utöver de kriterier som anges i artikel [186] i budgetförordningen ska följande kriterier för stödberättigande kostnader tillämpas:

- (a) Endast utgifter som uppstått i medlemsstaterna kan vara stödberättigande, förutom då projekt av gemensamt intresse eller gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi berör det territorium i ett eller flera tredjeländer som avses i artikel 5 eller artikel 11.4 i denna förordning, eller internationellt vatten, och åtgärden krävs för att målen för projektet i fråga ska kunna uppnås.
- (b) Kostnaderna för utrustning, anläggningar och infrastruktur som av bidragsmottagaren behandlas som kapitalutgifter får vara stödberättigande i sin helhet.
- (c) Utgifter för förvärv av mark ska inte vara stödberättigande.
- (d) De stödberättigande kostnaderna ska inte inbegripa mervärdesskatt (nedan kallad moms).

Artikel 16

Kombinering av bidrag med andra finansieringskällor

1. Bidrag får användas tillsammans med finansiering från Europeiska investeringsbanken eller nationella utvecklingsbanker eller andra offentliga finansinstitut samt från privata finansinstitut och investerare, inbegripet genom offentlig-privata partnerskap.
2. Den användning av bidrag som avses i punkt 1 får genomföras genom riktade ansökningsomgångar.

Artikel 17

Nedsättning eller uppsägning av bidrag

1. Utöver de skäl som anges i artikel [131.4] i budgetförordningen kan bidraget komma att sättas ned av följande skäl:
 - (a) Åtgärden har inte inletts inom ett år efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.
 - (b) Efter en översyn av framstegen med åtgärden har det konstaterats att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att åtgärdens mål sannolikt inte kommer att nås.

2. Bidragsöverenskommelsen får sägas upp på grundval av de skäl som anges i punkt 1.

Artikel 18

Kumulativ, kompletterande och kombinerad finansiering

1. En åtgärd som har fått stöd genom programmet kan också erhålla ett bidrag från något annat unionsprogram, inbegripet fonder med delad förvaltning, under förutsättning att bidragen inte täcker samma kostnader. Bestämmelserna för varje bidragande unionsprogram ska tillämpas för dess respektive bidrag till åtgärden. Den kumulativa finansieringen får inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden och stödet från de olika unionsprogrammen får beräknas proportionellt i enlighet med de dokument som anger villkoren för stödet.
2. Åtgärder som uppfyller följande kumulativa, jämförande villkor, nämligen
 - (a) att de har bedömts i en ansökningsomgång enligt programmet,
 - (b) att de uppfyller minimikvalitetskraven i den ansökningsomgången,
 - (c) att de inte kan finansieras i den ansökningsomgången på grund av begränsningar i fråga om budgetmedel,får erhålla stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden, eller Sammanhållningsfonden, i enlighet med artikel [67.5] i förordning (EU) XXX [förordningen om gemensamma bestämmelser], förutsatt att åtgärderna är förenliga med målen för programmet i fråga. Bestämmelserna för den fond som ger stöd ska tillämpas.

KAPITEL IV

PROGRAMPLANERING, ÖVERVAKNING, UTVÄRDERING OCH KONTROLLER

Artikel 19

Arbetsprogram

1. Programmet ska genomföras med hjälp av sådana arbetsprogram som avses i artikel 110 i budgetförordningen. I tillämpliga fall ska det totala belopp som reserveras för blandfinansieringsinsatser fastställas i arbetsprogrammet.
2. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom en genomförandeakt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22 i denna förordning.

Artikel 20

Övervakning och rapportering

1. Indikatorer för rapportering om programmets uppfyllelse av de allmänna och särskilda målen i artikel 3 anges i del I i bilagan.
2. För att säkerställa en effektiv bedömning av programmets framsteg när det gäller att uppnå målen, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 med avseende på att ändra del I i bilagan för att se över eller komplettera indikatorerna där så krävs och för att komplettera denna förordning med bestämmelser om inrättandet av en ram för övervakning och utvärdering.

3. Systemet för resultatrapportering ska säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in resurseffektivt, ändamålsenligt och rättidigt. För detta ändamål ska proportionella rapporteringskrav ställas på mottagarna av unionens medel och, i förekommande fall, medlemsstaterna.

Artikel 21 *Utvärdering*

1. Utvärderingar ska utföras i god tid för att kunna användas i beslutsprocessen.
2. Interimsutvärderingen av programmet ska göras när det föreligger tillräcklig information om genomförandet av programmet, dock senast fyra år efter det att programmet började genomföras.
3. Vid slutet av programmets genomförande, dock senast fyra år efter slutet av den period som anges i artikel 1, ska en slututvärdering av programmet genomföras av kommissionen.
4. Kommissionen ska överlämna slutsatserna från dessa utvärderingar tillsammans med sina egna kommentarer till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Artikel 22 *Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av FSE:s samordningskommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 23 *Delegerade akter*

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 i denna förordning med avseende på följande:

- (a) Ändringar av del I av bilagan, när det gäller indikatorerna och för att inrätta en ram för övervakning och utvärdering.
- (b) Ändringar av del II av bilagan, när det gäller de vägledande procentandelar av budgetmedel som tilldelas det särskilda mål som fastställs i artikel 3 a i.
- (c) Ändringar av del III av bilagan, när det gäller definitionen av stomnätskorridorerna för transporter och de i förväg identifierade avsnitten, samt de i förväg identifierade avsnitten i det övergripande nätet.
- (d) Ändringar av del IV av bilagan, när det gäller identifiering av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.
- (e) Ändringar av del V av bilagan, när det gäller identifiering av projekt av gemensamt intresse som avser digital konnektivitet.

Artikel 24
Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 23 ska ges till kommissionen till och med den 31 december 2028.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 23 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 23 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 25
Information, kommunikation och publicitet

1. Mottagarna av unionsfinansiering ska framhålla unionsfinansieringens ursprung och säkerställa dess synlighet (i synnerhet när de framhåller åtgärderna och deras resultat) genom att tillhandahålla enhetlig, verkningsfull och proportionell riktad information till olika målgrupper, däribland medierna och allmänheten.
2. Kommissionen ska vidta informations- och kommunikationsåtgärder avseende programmet och dess åtgärder och resultat. Medel som tilldelats programmet ska också bidra till den strategiska kommunikationen om unionens politiska prioriteringar, i den mån de har anknytning till de mål som avses i artikel 3.

Artikel 26
Skydd av unionens ekonomiska intressen

Om ett tredjeland deltar i programmet genom ett beslut enligt ett internationellt avtal eller i enlighet med något annat rättsligt instrument, ska tredjelandet bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt. När det gäller Olaf ska dessa rättigheter innefatta rätten att utföra utredningar, däribland kontroller och inspektioner på plats, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf).

KAPITEL VI

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27

Upphävande och övergångsbestämmelser

1. Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 ska upphöra att gälla.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska den här förordningen inte påverka fortsatt genomförande eller ändringar av de åtgärder som berörs fram till dess att de avslutas, enligt förordning (EU) nr 1316/2013, som ska fortsätta att tillämpas för de berörda åtgärderna fram till dess att de avslutas.
3. Finansieringsramen för programmet får också omfatta de utgifter för tekniskt och administrativt bistånd som är nödvändiga för övergången mellan programmet och de åtgärder som antagits inom ramen för föregångaren, Fonden för ett sammanlänkat Europa enligt förordning (EU) nr 1316/2013.
4. Vid behov får anslag föras in i budgeten efter 2027 för att täcka de kostnader som föreskrivs i artikel 4.5 i denna förordning, i syfte att möjliggöra förvaltning av åtgärder som inte slutförts den 31 december 2027.

Artikel 28

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets titel
- 1.2. Berörda politikområden (*programkluster*)
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Grunder för förslaget eller initiativet
- 1.5. Varaktighet och budgetkonsekvenser
- 1.6. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Regler om uppföljning och rapportering
- 2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
 - 3.2.2. *Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur*
 - 3.2.3. *Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa samt om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

1.2. Berörda politikområden (*programkluster*)

Europeiska strategiska investeringar

1.3. Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁴²

☒ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Grunder för förslaget eller initiativet

1.4.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) inrättades 2014 och ger stöd till investeringar i de transeuropeiska näten (TEN) inom transport-, energi- och digitaliseringssektorerna. Det är ett centralt program som ger stöd till EU:s relevanta prioriterade områden, särskilt i fråga om sysselsättning, tillväxt och investeringar, energiunionen, den digitala inre marknaden, klimatåtgärder, ett socialt Europa, den inre marknaden och handel. FSE baseras på olika sektorspecifika riktlinjer.

Kommissionen bygger vidare på de positiva erfarenheterna från införandet av FSE under perioden 2014–2020 och lägger fram ett förslag till en efterträdare till FSE som en del av den övergripande politiska processen för att förbereda den fleråriga budgetramen för 2021–2027. Det nya programmets tillämpningsområde och utformning tar hänsyn till de framväxande politiska prioriteringarna och de allmänna riktlinjerna om förenkling från kommissionens centrala avdelningar.

Samtidigt som programmets centrala prioriteringar fortfarande riktas mot de transeuropeiska näten ändras tillämpningsområdet för FSE bortom 2020: det utvidgas inom energisektorn, så att det omfattar gränsöverskridande samarbete inom området förnybar energi, och det omdefinieras inom digitaliseringssektorn, i samordning med det nya programmet för ett digitalt Europa. Närmare bestämt är det fråga om följande:

I transportsektorn bidrar FSE till fullbordandet av båda nivåerna i det transeuropeiska transportnätet: stomnätet i TEN-T senast 2030 och det övergripande nätet i TEN-T senast 2050. FSE stöder också utbyggnaden av europeiska trafikledningssystem för

⁴²

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

alla trafikslag och hjälper EU att gå över till ren och uppkopplad mobilitet. Vid behov stöds även anpassning av TEN-T-nätet till krav på militär mobilitet.

I energisektorn bidrar FSE till fullbordandet av TEN-E-näten genom utveckling av projekt av gemensamt intresse som rör fortsatt integrering på den inre energimarknaden och nätens driftskompatibilitet över gränser och mellan sektorer. FSE arbetar också för att medlemsstaterna ska samarbeta i fråga om gränsöverskridande planering och utbyggnad av förnybara energikällor, vilket bidrar till en kostnadseffektiv måluppfyllnad senast 2030.

I digitaliseringssektorn bidrar FSE till uppnåendet av de mål för digital konnektivitet som fastställs i strategin för ett gigabitsamhälle och till tålighet och kapacitet i EU:s digitala nät, genom att arbeta med internationell konnektivitet och digitalisera energi- och mobilitetsnät för att möjliggöra gränsöverskridande tjänster inom dessa två områden.

I fråga om programmets genomförandemodell är förslaget att fortsätta med den effektiva riktade modellen under direkt förvaltning av kommissionen. En möjlig förnyad delegering till Inea⁴³ kommer att vara beroende av resultatet av kostnadsnyttoanalysen och de därmed förknippade beslut som ska fattas. Alla anpassningar som krävs kommer att göras för att hantera den nya strukturen och därigenom säkerställa effektivitet, ökad flexibilitet, sammanhållning och synergier, förenkling och prestationsfokus.

Målet är att programmet ska bli operativt direkt från start 2021. Igångsättning av FSE i rätt tid och tidig tilldelning av EU-finansiering till bidragsmottagare kräver intensiva förberedelser under igångsättningsfasen. Effektiv samordning mellan de direkt inblandade avdelningarna är en förutsättning för utvecklingen av en stabil projektplanering och en rätttidig planering av arbetsprogram och ansökningsomgångar för samtliga FSE-sektorer (inbegripet särdragen till följd av finansieringsramen för sammanhållningspolitiken, synergier i ansökningsomgångar, blandfinansiering eller kombination av bidrag och finansieringsinstrument från andra än EU osv.).

- 1.4.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (ex ante)

I artikel 171 i EUF-fördraget ges unionen befogenhet att definiera projekt av gemensamt intresse i TEN-infrastrukturen samtidigt som medlemsstater får välja metoderna för genomförande. I samma artikel ges unionen befogenhet att ge stöd till dessa projekt av gemensamt intresse.

Under perioden 2014–2020 gav FSE-programmet stöd till investeringar i transport-, energi- och digital infrastruktur i enlighet med de ovannämnda artiklarna i fördraget. Investeringsbehoven i de transeuropeiska näten sträcker sig dock bortom 2020 och utmaningarnas storleksordning är dessutom större än de resurser som är tillgängliga

⁴³

Se avsnitt 1.6.

på medlemsstatsnivå. TEN-projekt är verkligen per definition i EU-skala och de kan genomföras effektivare på unionsnivå, vilket leder till större helhetsnytta, snabbare genomförande och lägre kostnader om medlemsstater agerar tillsammans. Därför är åtgärder på EU-nivå motiverade inom detta område.

Ett utökat FSE-program för perioden efter 2020 kommer att ge den nödvändiga ramen för fortsatt EU-stöd till transport-, energi- och digital infrastruktur av transeuropeisk karaktär. Ekonomiskt stöd från EU till respektive sektor är nödvändigt av följande skäl:

Transport: De betydande investeringsbehoven kan inte fyllas av medlemsstaterna på egen hand. Offentliga budgetar lyder fortfarande under betydande åtstramningar, samtidigt som genomförandet av FSE för TEN-T 2014–2016 visar att ekonomiskt stöd från medlemsstater och den privata sektorn fortsätter att vara livsviktiga, men också otillräckliga, för projekt i Europaskala.

Energi: Samtidigt som flertalet projekt av gemensamt intresse i princip kan finansieras av marknaden är EU-stöd nödvändigt för ett antal projekt på grund av deras externa effekter (inbegripet innovation) och investeringsvolymen som överstiger kapaciteten i det system som ska sprida kostnaderna i samhället.

Förnybar energi: EU-stöd till förnybar energi har för närvarande inte något mål för att underlätta gemensam utveckling. En EU-omfattande samordning av utbyggnad av förnybar energi och riktat EU-stöd skulle kunna underlätta en integrering av sektorn och skapa ytterligare investeringar inom detta område. Eventuellt stöd inom detta område skulle enbart kompensera kostnaderna för att övervinna hinder som är förknippade med samarbete över gränserna och som finns bland medlemsstaterna, och/eller hinder som stoppar en integrering av sektorn. Förväntningen är att dessa projekt i framtiden allt mer kommer att finansieras av marknaden.

Digitalisering: Ekonomi och samhälle i EU är starkt beroende av utbyggnaden av datainfrastruktur som klarar att ge stöd till utvecklingen av ny teknik, nya tjänster och nya tillämpningar. Otillräcklig finansiering samt felande länkar i nuvarande program leder till långvariga luckor i infrastrukturen för bredbandskonnektivitet, vilket utgör ett hinder för att uppnå den fulla potentialen i EU:s digitala ekonomi. EU-åtgärder krävs för att säkerställa sömlös konnektivitet i hela EU, vilket i sin tur leder till stora fördelar i många olika ekonomiska sektorer samt till ökad sammanhållning på hela kontinenten.

Förväntat mervärde för unionen (ex post)

FSE ger mervärde för EU genom utvecklingen av konnektivitet inom transport, energi och telekommunikationer, med inriktning på kollektiva nyttigheter med en europeisk dimension och på projekt som inte skulle förverkligas utan EU-stöd. Närmare bestämt ligger FSE:s mervärde för EU i dess kapacitet att

- styra offentlig och privat finansiering mot EU:s politiska mål,
- möjliggöra viktiga investeringar där kostnaderna uppkommer på nationell eller lokal nivå medan nyttan blir påtaglig på europeisk nivå och
- påskynda övergången till ett utsläppsnålt och digitaliserat samhälle.

EU-stöd från det nya FSE-programmet är riktat mot åtgärder som ger det högsta mervärdet för EU. Närmare bestämt är det fråga om följande:

För transporter omfattar det gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsar i stomnätet, en storskalig utbyggnad av trafikledningssystem och betydande nya prioriteringar inom t.ex. alternativa bränslen, digitalisering, säkerhet och militär mobilitet.

För energi omfattar det infrastrukturprojekt med gränsöverskridande betydelse i fråga om överföring och lagring av el, gas, koldioxidtransport och smarta nät vid gränssnittet mellan överföringsnät och distributionsnät samt ökad intelligens i överföringsnäten. Det omfattar också riktad utbyggnad och planering av gränsöverskridande förnybar energi som berör minst två medlemsstater.

För digitaliseringssektorn omfattar det projekt för utbyggnad av digital konnektivitet som förväntas ha en stark inverkan på den digitala inre marknaden, bl.a. genom att projekten anpassas till målen i meddelandet om en strategi för ett gigabitsamhälle, genom kraftiga gränsöverskridande effekter och genom synergier mellan sektorer, och till de digitala tjänster som möjliggörs. Projekten prioriteras dessutom med beaktande av fördelarna med att förverkliga dem i EU-skala, och det bör noteras att några projekt inte skulle förverkligas alls om de lämnades till medlemsstaterna, samtidigt som en serie av mindre ingrepp utan samordning inte skulle ha samma effekt på den digitala inre marknaden.

1.4.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Slutsatserna från halvtidsutvärderingen av FSE för perioden 2014–2020 och det öppna offentliga samrådet om det framtida FSE-programmet visar att det finns behov av att fortsätta programmet efter 2020.

De viktigaste slutsatserna från halvtidsutvärderingen av FSE, vilken antogs av kommissionen den 13 februari 2018, är följande:

Efter sina första tre och ett halvt år är programmet på god väg, även om det är alldeles för tidigt att mäta resultaten, med tanke på att programmets genomförande befinner sig i ett tidigt skede. Resultatramen i förordningen har dessutom visat sig sakna väldefinierade eller stabila indikatorer. Med denna reservation i åtanke visade utvärderingen följande resultat för FSE:

FSE är ett effektivt och riktat instrument för investeringar i transeuropeisk infrastruktur för transporter, energi och digitaliseringssektorn. FSE bidrar till kommissionens prioriterade frågor: sysselsättning, tillväxt och investeringar, den inre marknaden, energiunionen och klimatet och den digitala inre marknaden.

FSE skapar stort EU-mervärde för alla medlemsstaterna genom att stödja sammanlänkingsprojekt med gränsöverskridande dimensioner.

Projekten på energiområdet skapar försörjningstrygghet och är viktiga för att åstadkomma en kostnadseffektiv minskning av koldioxidutsläppen i ekonomin. FSE är också en förutsättning för utbyggnaden av EU-omfattande nya system för trafikstyrning och säkerhet, elledningar med höga prestanda och smarta nät, samt bredband och sammanlänkade digitala tjänster.

Inom telekommunikationssektorn har FSE:s fokus på dels digitala gränsöverskridande tjänster av allmänintresse, dels infrastruktur för kommunikation och hantering av information visat att programmet är viktigt när det gäller att nå EU:s mål för den digitala inre marknaden. Till följd av begränsade resurser kunde FSE:s telekommunikationssektor dock bara ge stöd till de första stegen mot en fullständig gränsöverskridande digital infrastruktur inom områden av allmänt intresse.

Det kommer även fortsatt att krävas enorma investeringar för att färdigställa de transeuropeiska näten i enlighet med EU:s politiska prioriteringar, och en del av dessa investeringar förutsätter fortsatt stöd från EU. Fler offentliga och privata investeringar skulle kunna frigöras om ytterligare EU-medel hade gjorts tillgängliga för att rätta till marknadsmisslyckanden.

I fråga om programmets genomförande visade utvärderingen följande:

Den direkta förvaltningen av FSE-bidragen har visat sig vara mycket effektiv, med en stark projektplanering och en konkurrenskraftig urvalsprocess, fokus på EU:s politiska mål, samordnat genomförande och full delaktighet för medlemsstaterna. Genomförandeorganet Inea har visat mycket goda resultat i fråga om den finansiella förvaltningen av FSE.

För första gången har en del av sammanhållningsbudgeten genomförts genom direkt förvaltning inom ramen för FSE. 100 % av anslaget tilldelades under programperiodens första hälft, nästan uteslutande till hållbara transportsätt.

FSE har fortsatt att använda och utveckla innovativa finansieringsinstrument. Användningen av dessa har emellertid varit begränsad, på grund av de nya möjligheter som Efsi erbjuder. Användningen av FSE:s finansieringsinstrument förväntas öka under andra hälften av programmet när komplementariteten med Efsi har säkerställts.

Ett första mycket framgångsrikt försök med att blanda bidrag med finansieringsinstrument gjordes på transportområdet 2017, vilket möjliggjorde att bidrag kunde användas för att maximera hävstångseffekten på privata eller offentliga medel.

FSE har också testat sektorsövergripande synergieffekter, men detta har hindrats av begränsningar i den gällande rättsliga ramen/budgetramen. De sektorsspecifika politiska riktlinjerna och FSE-instrumentet skulle behöva göras mer flexibla för att underlätta synergieffekter och bättre kunna hantera nya tekniska framsteg och prioriteringar.

Under perioden 2021–2027 kommer FSE att ansluta än mer till kommissionens nuvarande politiska prioriteringar, särskilt inom digitalisering och minskade koldioxidutsläpp. Detta kommer att leda till bättre resultat från FSE eftersom fler synergiområden kan uppstå.

Kommissionen föreslår att genomförandet av FSE med direkt förvaltning fortsätter efter 2020 på samma sätt som under perioden 2014–2020. Samtidigt kommer vissa förbättringar att införas. Baserat på det behov av väldefinierade indikatorer och andra rekommendationer som framkom i halvtidsutvärderingen kommer det också att bli nödvändigt att integrera anpassningar för förenkling och effektivitet, i linje med kommissionens riktlinjer om förenkling.

Ytterligare förbättringspunkter gäller sänkta administrativa krav för små bidrag, innovativa stödformer, tekniskt bistånd till projektförberedelser, hållbarhets-/klimatsäkring av vissa typer av projekt och synergier. Den nuvarande bristen på flexibilitet i fråga om åtgärders prioriteringar och tillämpningsområden, t.ex. för anpassning till nya politiska prioriteringar eller tekniska framsteg, kommer också att åtgärdas.

1.4.4. Förenlighet med andra lämpliga instrument och eventuella synergieffekter

Sammanhållningsfonden/ Eruf	• Bättre samordning av tillämpningsområdena mellan Sammanhållningsfonden/Eruf och FSE när det gäller transportområdet⁴⁴: FSE inriktas mot infrastruktur av gränsöverskridande betydelse inom TEN-T (inbegripet genom införandet av en finansieringsram för Sammanhållningsfonden – Transport), medan Efsi inriktas mot mobilitetsbehov i städer och på lokal och regional nivå. • Bättre samordning och rationalisering av politiska mål och åtgärder genom förhandsvillkor som gäller transportinvesteringar med delad förvaltning (för att säkerställa fullständig enhetlighet med TEN-T). • När det gäller energi, säkerställande av en tydlig gräns där FSE inriktas mot TEN-E (inbegripet smarta nät på överföringsnivå och vid gränssnittet mellan överföringssystem och distributionssystem), medan Sammanhållningsfonden/Eruf inriktas mot nationella/regionala överföringssystem och distributionssystem samt smarta nät och lagringsmöjligheter på distributionsnivå. Ökad betydelse för investeringar på lokal och regional nivå i ett decentraliserat energisystem pekar mot en fortsatt, eller rent av ökad, betydelse av finansiering från Sammanhållningsfonden/Eruf för energi. • Både Sammanhållningsfonden/Eruf och FSE anpassas för att erbjuda sammanhängande och kompletterande stöd till EU:s strategiska mål för konnektivitet i digitaliseringssektorn. I fråga om ett mål till vilket både Sammanhållningsfonden/Eruf och FSE förväntas bidra, så förväntas FSE omfatta områden för marknadsmisslyckanden där projekt kan sättas igång med små bidrag, vilket ger Sammanhållningsfonden/Eruf möjlighet att ta hand om andra allvarigare områden för marknadsmisslyckanden som kräver mer intensiva bidrag med större belopp. • Bättre anpassning av regler som rör tillämpningar, genomförande och övervakning.
InvestEU	• Inga finansieringsinstrument i FSE. • Rikta bidrag som stöd till projekt som inte kan få stöd genom finansieringsinstrument, eller • använd bidrag för blandfinansiering med InvestEU (eller annan privat finansiering) om så behövs för tillförlitligheten ur finansieringsperspektiv.
Programmet för ett digitalt Europa	• Enligt sin nuvarande definition kommer programmet för ett digitalt Europa att omfatta framtida verksamhet

⁴⁴

Med förbehåll för slutliga beslut om tillämpningsområde och budget för respektive program.

	som rör området infrastrukturer för digitala tjänster inom nuvarande FSE. • Tjänster som utvecklas inom programmet för ett digitalt Europa kommer att baseras på infrastruktur för konnektivitet som tillhandahålls genom FSE 2021–2027. • Cybersäkerhet som utvecklas inom programmet för ett digitalt Europa kommer också att användas för att skydda kritisk infrastruktur som stöds av FSE 2021–2027.
Horisont Europa	• Precis som för den innevarande perioden kommer utvecklingen av innovativa lösningar att stödjas genom EU:s forskningsprogram Horisont Europa, samtidigt som utbyggnaden av de innovativa lösningarna kommer att stödjas av nya FSE när de ligger inom fondens tillämpningsområde (t.ex. när det gäller alternativa bränslen eller digitala trafikledningssystem). Överlappning riskeras inte eftersom åtgärder inom Horisont Europa och FSE per definition riktar sig mot olika stadier av marknadsmognad.

1.5. Varaktighet och budgetkonsekvenser

☒ **begränsad varaktighet**

- ☒ verkan från och med 1.1.2021 till och med 31.12.2027
- ☒ budgetkonsekvenser från och med 2021 till och med 2027 för åtagandebemyndiganden och från och med 2021 till och med 2033 för betalningsbemyndiganden.

☐ **obegränsad varaktighet**

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,

beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.6. Planerad metod för genomförandet⁴⁵

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

- ☒ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- ☒ av genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☒ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☒ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandet av ett offentlig-privat partnerskap och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den relevanta grundläggande rättsakten
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Programmet ska genomföras genom direkt förvaltning i enlighet med budgetförordningen. En möjlighet till indirekt förvaltning kan övervägas för infrastruktur för digital konnektivitet, särskilt i fråga om socioekonomiska

⁴⁵

Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

drivkrafter. I föreliggande finansieringsöversikt antas direkt förvaltning för att ge den mest försiktiga prognosen.

Beroende på resultatet av en framtida kostnads-nyttoanalys, och i likhet med perioden 2014–2020, skulle den största delen av budgeten kunna genomföras genom delegering till ett genomförandeorgan⁴⁶. I så fall skulle endast programstödsåtgärder förvaltas direkt av kommissionens avdelningar.

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Jämfört med FSE 2014–2020 kommer en enklare och stabilare resultatram att införas för att övervaka hur programmet uppnår sina mål och bidrar till EU:s politiska mål. Indikatorer kommer att utvecklas för programmets genomförande och framsteg.

En halvtidsutvärdering och en efterhandsutvärdering av programmet kommer att genomföras för att bedöma dess effektivitet, ändamålsenlighet, relevans, samstämmighet och mervärde.

När det gäller åtgärderna kommer systemet för resultatrapportering att säkerställa att uppgifter för övervakning av programmets genomförande och resultat samlas in resurseffektivt, ändamålsenligt och rättidigt. För detta ändamål kommer proportionella rapporteringskrav att ställas på mottagarna av unionens medel och, i förekommande fall, medlemsstaterna.

Regelbundna operativa rapporter om projektledning och ekonomi kommer att lämnas som stöd till övervakningen av programmets mål.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Programmet kommer att genomföras genom direkt förvaltning. Den kan delegeras till ett genomförandeorgan, beroende på resultatet av kostnads-nyttoanalysen och de därmed förknippade beslut som ska fattas. Vissa programstödsåtgärder kan i så fall komma att förvaltas direkt av kommissionen.

Inea är ett etablerat genomförandeorgan som har den struktur och de processer som krävs för en fortsatt förvaltning av FSE. Det byggdes upp runt den ekonomiska förvaltningen av TEN-T-projekten för perioderna 2000–2006 och 2007–2013, samt av FSE 2014–2020.

Av halvtidsutvärderingen av FSE 2014–2020 framgår att den direkta förvaltningen av FSE-bidragen inom Ineas nuvarande uppdrag har visat sig vara effektiv, med en stark projektplanering och en konkurrenskraftig urvalsprocess, fokus på EU:s politiska mål, samordnat genomförande och full delaktighet för medlemsstaterna.

⁴⁶

Programmet kan (delvis) delegeras till ett genomförandeorgan, med förbehåll för resultatet av kostnads-nyttoanalysen och relaterade beslut som ska fattas, och de relaterade administrativa anslag för programgenomförande i kommissionen och genomförandeorganet kommer att anpassas i enlighet med detta.

Inea har visat mycket goda resultat i fråga om både den budgetrelaterade och den finansiella förvaltningen av FSE.

En möjlighet till indirekt förvaltning kan övervägas för infrastruktur för digital konnektivitet, särskilt i fråga om socioekonomiska drivkrafter.

Programmet kommer i första hand att genomföras genom bidrag. Kontrollstrategin kommer att återspegla detta och vara inriktad på tre viktiga skeden i genomförandet av bidragen, i enlighet med budgetförordningen:

Organiseringen av ansökningsomgångar och urvalet av förslag som stämmer med programmets politiska mål.

Operativa kontroller och övervaknings- och förhandskontroller som omfattar projektgenomförande, offentlig upphandling, förfinansiering, mellanliggande betalningar och slutbetalningar, hantering av garantier.

Efterhandskontroller av projekt och utbetalningar.

Denna kontrollstrategi förväntas ge prestationsresultat som stämmer med de värden som observerats för programmets första omgång⁴⁷:

- 100 % genomförande av åtagande- och betalningsbemyndiganden.
- 100 % av bidragsmottagarna underrättade i rätt tid.
- Mer än 95 % av bidragen undertecknade i rätt tid.
- 100 % av utbetalningarna gjorda i rätt tid.
- Kvarstående felprocent under väsentlighetströskeln på 2 %.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

De risker som identifierats är i stort sett samma som identifierats för det föregående programmet:

Långsammare framsteg än förväntat i fråga om nyckelprioriteringarna (korridorer, projekt av gemensamt intresse), på grund av otillräcklig marknadsspridning eller kvaliteten på de projekt som presenterats.

Förseningar i projektens genomförande.

Möjliga felaktigheter i eller missbruk av EU-medel.

Växlande marknadsförhållanden, särskilt om efterfrågan på infrastruktur skulle minska så som skedde under den senaste finanskrisen.

Ur detta perspektiv förväntas det nya initiativet om militär mobilitet löpa samma risk som andra transportprojekt.

I digitaliseringssektorn kommer FSE att finansiera nya typer av projekt för digital infrastruktur (t.ex. 5G-korridorer och undervattenskablar) som inte tidigare omfattats av FSE-programmet och som berör nya typer av intressenter (t.ex. socioekonomiska drivkrafter som skolor, sjukhus osv.). FSE:s digitala del kommer därför att innefatta stödåtgärder riktade mot ett intensivt deltagande av intressenter samt projektutveckling (inbegripet t.ex. tekniskt bistånd). Dessutom rör åtgärderna för

⁴⁷

På grundval av information som offentliggjorts i Ineas årliga verksamhetsrapport för 2017.

utbyggnaden av 5G-korridorer ny teknik som är beroende av att marknaden utvecklas i riktning mot branschstandarder och ny teknik som är tillgänglig för användning av den maskin- och programvara som krävs. Marknadsförhållanden kan därför påverka tidsplanen för genomförande av vissa åtgärder.

Dessa risker ska åtgärdas genom uppmärksammande av de planerade projektens konkurrenskraft, genom fokus på projektens bidrag till de politiska målen, ett systematiskt engagemang av alla aktörer och ett upprätthållande av en lämplig flexibilitet i budgeten. Uppsättningen av förhands- och efterhandskontroller kommer att anpassas till den upplevda risknivån.

Dessa kontroller kommer att få stöd genom en årlig riskbedömning nerifrån och upp, en systematisk bedömning av ramen för kontrollerna, en lämplig rapportering av avvikelser (ett register över undantag och bristande överensstämmelse) och korrigeringar åtgärder med beaktande av de rekommendationer som utfärdas av tjänsten för internrevision (IAS), Europeiska revisionsrätten eller en myndighet som beviljar ansvarsfrihet.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Med antagandet att det nya FSE-programmet kan komma att förvaltas av kommissionen skulle kostnaderna för kontroll kunna öka med 1–3 procent av betalningsbemyndigandena jämfört med nuvarande FSE.

Kostnad för och nytta med kontroller

Kostnaderna för kontroller av nuvarande FSE fördelades mellan kostnader för kommissionens tillsyn och kostnader för genomförandeorganens operativa kontroller. Kostnaderna för kontroller av berörda finansieringsinstrument, som inte är en del av den nya FSE, betraktades separat.

Kostnaderna för kommissionens kontroller, i de tre generaldirektorat som berörs, uppskattas⁴⁸ till cirka 0,1 procent av de operativa betalningsbemyndigandena på programnivå.

Dessa kontroller syftar till att säkerställa en smidig och effektiv tillsyn av organet från de ansvariga generaldirektoratens sida och den grad av försäkring som krävs på kommissionsnivå.

Med oförändrade randvillkor bör en ökad kostnad förväntas för kommissionens tillsyn, till följd av de utökade kraven på tillsyn av genomförandeorgan samt det extra arbete som gäller försäkring av de nya komponenterna i programmet, t.ex. militär mobilitet.

Historiskt har Inea uppvisat en stabil kontrollmiljö, där kostnaderna för kontroller har legat på 0,95 procent av de operativa utbetalningarna för 2015 och 2016. Inea uppskattade i sin årliga verksamhetsrapport för 2017 att kostnaderna 2017 för kontroller av FSE (inbegripet utestående åtaganden) var 20 miljoner euro eller 1,25 procent av de totala operativa utbetalningarna (1 602,2 miljoner euro).

⁴⁸ I uppskattningen ingår inte de strategiska och politiska aspekter som åtföljer programmet, och inte heller tillsyn av delegerade FSE-instrument.

Med tanke på att det nya FSE-programmet i fråga om projektens storlek och typ är en fortsättning av nuvarande FSE förväntas kostnaderna för kontroller på enhetsnivå, med förbehåll för den kommande kostnads-nyttobedömningen, att ligga kvar inom samma intervall, även om den uppbyggnad av kapacitet som krävs för att sätta igång de tillkommande delarna i programmet logiskt sett kan leda till ökade kostnader för kontroller.

Nytan med kontrollerna är följande:

- Svagare eller olämpliga förslag väljs inte ut.
- Planeringen och användningen av EU-medel optimeras så att mervärdet för EU upprätthålls.
- Kvaliteten på bidragsöverenskommelserna säkerställs, fel i identifieringen av rättsliga enheter undviks, korrekt beräkning av EU-bidragen säkerställs och nödvändiga garantier ges för att de stödberättigade projekten genomförs korrekt.
- Ej stödberättigande kostnader upptäcks vid utbetalningen.
- Fel som påverkar projektens laglighet och korrekthet upptäcks i samband med revisioner.

Möjligheten att införa förenklade kostnadsalternativ kommer att övervägas, med förbehåll för en positiv kostnads-nyttobedömning av deras inverkan på felprocenten, kostnaderna för kontroller och kontrollernas ändamålsenlighet och effektivitet.

Uppskattad felnivå

För FSE-programmet var 2017 det första året med en revisionsstrategi. Begränsade resultat av revisioner av FSE för transport och energi finns tillgängliga just nu. Den uppskattade kvarstående felprocenten för samtliga FSE-sektorer är i intervallet 1–2 procent. Denna uppskattning gäller även fortsättningsvis för FSE2.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Kommissionens generaldirektorat med ansvar för de åtgärder som finansieras inom ramen för denna förordning åtar sig att skydda unionens ekonomiska intressen i enlighet med kommissionens strategi för bedrägeribekämpning (KOM(2011) 376 av den 24 juni 2011) och dess kommande revidering. Åtgärderna för bedrägeribekämpning omfattar särskilt tillämpningen av förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, effektiva kontroller, återbetalning av belopp som utbetalats felaktigt och, om oriktigheter upptäcks, effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner i enlighet med rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999.

Generaldirektoraten för kommunikationsnät, innehåll och teknik (GD CNECT), transport och rörlighet (GD MOVE) och energi (GD ENER) samt genomförandeorganet Inea har uppdaterat (GD MOVE i november 2017, GD ENER i december 2017) eller kommer att uppdatera senast i slutet av 2019 (GD CNECT, Inea) sina strategier för bedrägeribekämpning och åtföljande handlingsplaner på generaldirektoratsnivå som omfattar hela utgiftscykeln, med beaktande av proportionalitet, kostnad och nytta för de åtgärder som ska genomföras, vilket ger möjlighet till en riskbedömning av programmet.

De tre avdelningarna inom kommissionen kommer att säkerställa att deras strategi för hantering av bedrägeririsker används för att identifiera högriskområden, med beaktande av en sektorspecifik kostnads-nyttoanalys och Olafs arbete avseende bedrägeriförebyggande åtgärder och riskanalys.

Den administrativa övervakningen av avtal, bidrag och därmed förknippade utbetalningar faller på Inea. Strategin för bedrägeribekämpning uppdateras vartannat år, senast i slutet av 2016. Organet utvecklar sina egna åtgärder för bedrägeribekämpning, inbegripet en strategi för efterhandsrevision för att bedöma de underliggande transaktionernas laglighet och korrekthet och för att kräva återbetalning av de belopp som utbetalats felaktigt. Inea genomgår varje år Europeiska revisionsrättens revision för en sann och rättvisande bild av räkenskaperna och av de underliggande transaktionernas laglighet och korrekthet (inkomster och utgifter), och organet är varje år föremål för det förfarande för ansvarsfrihet som används av Europaparlamentet och Europeiska unionens råd.

Avtal om bidrag och upphandling som ingås av de genomförande generaldirektoraten eller Inea kommer att baseras på standardmallar där de allmänt tillämpliga åtgärderna för bedrägeribekämpning ingår, inbegripet den befogenhet att utföra revisioner, kontroller och inspektioner på plats som nämns ovan. Kommissionen, dess företrädare och revisionsrätten kommer att ha befogenhet till revision, av handlingar och på plats, av alla bidragsmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som har mottagit medel från unionen.

Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ska ha befogenhet att genomföra kontroller och inspektioner på plats av ekonomiska aktörer som, direkt eller indirekt, berörs av sådant stöd, i enlighet med de förfaranden som fastställs i förordning (Euratom, EG) nr 2185/96, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar Europeiska unionens finansiella intressen i samband med en bidragsöverenskommelse, ett bidragsbeslut eller ett avtal om finansiering från unionen. Europeiska åklagarmyndigheten får utreda och lagföra bedrägeri och annan brottslig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Rubrik i den fleråriga budgetramen och föreslagna nya budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	1 – Inre marknaden, innovation och digitalisering 2 – Sammanhållning och värden 5 – Säkerhet och försvar	Diff./Icke-diff. ⁴⁹	från Efta-länder ⁵⁰	från kandidatländer ⁵¹	från tredjeländer	i den mening som avses i artikel [21.2 b] i budgetförordningen
	02 03 01 Särskilt mål för FSE – transport 05 03 Sammanhållningsfondens bidrag till särskilt mål för FSE – transport	Diff. Diff.	JA	NEJ	JA	NEJ

⁴⁹ Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁵⁰ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁵¹ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

	13 03 Särskilt mål för militär mobilitet inom FSE – Transport	Diff.				
	02 03 02 Särskilt mål för FSE – energi	Diff.				
	02 03 03 Särskilt mål för FSE – digitalisering	Diff.				
	Administrativt stöd för FSE	Icke-diff.				

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen			1, 2, 5	1 – Inre marknaden, innovation och digitalisering 2 – Sammanhållning och värden 5 – Säkerhet och försvar							
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Efter 2027	TOTALT
02 03 01 FSE – Transport	Åtaganden	(1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892		12 776,473
	Betalningar	(2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855	12 776,473
05 03 Sammanhållningsfondens bidrag FSE – transport	Åtaganden	(1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588		11 243,118
	Betalningar	(2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181	11 243,118
13 03 FSE – Transport - Militär mobilitet	Åtaganden	(1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086		6 487,362
	Betalningar	(2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2 717,857	6 487,362
02 03 02 FSE – Energi	Åtaganden	(1)	1 158,000	1 180,900	1 204,798	1 229,694	1 254,588	1 279,480	1 307,200		8 614,659
	Betalningar	(2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5 149,194	8 614,659
02 03 03 FSE – Digitalisering	Åtaganden	(1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765		2 939,039
	Betalningar	(2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1 569,136	2 939,039
Administrativt stöd för FSE ⁵²	Åtaganden = Betalningar	(3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307		206,673

⁵² Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

TOTALA anslag för ramanslagen för programmet	Åtaganden	=1+3	5 605,457	5 741,281	5 884,717	6 029,923	6 180,949	6 332,159	6 491,007		42 265,493
	Betalningar	=2+3	558,111	2 276,241	2 761,743	3 125,509	3 410,205	3 667,185	3 817,276	22 649,223	42 265,493

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	----------------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt, vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	<i>Efter 2027</i>	TOTALT
Personalresurser		22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190		140,877
Övriga administrativa utgifter		8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695		69,811
TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886		210,688

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	<i>Efter 2027</i>	TOTALT
TOTALA anslag under samtliga RUBRIKER i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	5 636,546	5 773,480	5 916,623	6 060,475	6 210,029	6 360,136	6 518,893		42 476,181
	Betalningar	589,200	2 308,440	2 793,649	3 156,061	3 439,285	3 695,162	3 845,162	22 649,223	42 476,181

3.2.2. Sammanfattning av den beräknade inverkan på anslag av administrativ natur

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

År	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
----	------	------	------	------	------	------	------	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	140,877
Övriga administrativa utgifter	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	69,811
Delsumma RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886	210,688

Belopp utanför RUBRIK 53 7 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga utgifter av administrativ natur	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673

TOTALT	58,889	60,555	60,829	60,053	59,171	58,670	59,193	417,361
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom det generaldirektorat som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁵³

Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder. Här ingår de belopp som krävs för förvaltning av utestående åtaganden i programmen för 2014–2020 som för närvarande förvaltas av ett genomförandeorgan.

3.2.2.1. Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

Ar	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)								
Vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna	93	90	83	75	71	67	88	
Vid delegationer								
För forskning								
• Extern personal (i heltidsekvivalenter: kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, personal från bemanningsföretag och unga experter som tjänstgör vid delegationerna) ⁵⁴								
Rubrik 7								
Som finansieras genom RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	- vid huvudkontoret	122	128	133	126	122	116	85
	- vid delegationer							
Som finansieras genom ramanslagen för programmet ⁵⁵	- vid huvudkontoret							
	- vid delegationer							
För forskning								
Annan (ange)								
TOTALT	215	218	216	201	193	183	173	

Personalbehoven ska täckas med personal inom det generaldirektorat som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	• Politikutveckling och strategi • Stöd till regionala och tematiska forum vid identifiering av projekt av gemensamt intresse • Samordning och kommunikation med samtliga intressenter (medlemsstater, tredjeländer, andra generaldirektorat och EU-institutioner, tematiska och regionala forum osv.) • Utveckling av det årliga arbetsprogrammet • Urvalsprocess • Förvaltning av årliga ansökningsomgångar och urval av projekt för ekonomiskt stöd från EU • Operativ och ekonomisk projektledning • Utvärderingar
Extern personal	• Stöd till regionala och tematiska forum vid identifiering av projekt av gemensamt intresse • Stöd till urvalsprocess • Stöd till förvaltning av årliga ansökningsomgångar och urval av projekt för ekonomiskt stöd från EU • Stöd till ekonomisk och operativ projektledning • Stöd till organisation för utvärderingar

⁵⁴ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁵⁵ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.3. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet:

- ☐ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- x innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

År	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- x Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på andra inkomster

ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstsidan:	Förslaget/initiativets inverkan på inkomsterna ⁵⁶						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Artikel							

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

[...]

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

[...]

⁵⁶

Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.