



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.10.2011
KOM(2011) 659 slutlig

2011/0301 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av beslut nr 1639/2006/EG om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013 och av förordning (EG) nr 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet

{SEK(2011) 1237 slutlig}

{SEK(2011) 1239 slutlig}

MOTIVERING

1. BAKGRUND

I tider av budgettåstramningar behövs nyskapande lösningar för att snabbt mobilisera en större andel privata investeringar och förbättra de finansiella instrument som finns tillgängliga för infrastrukturprojekt, särskilt inom energi-, transport- och IKT-sektorerna. De minskade möjligheterna att få tillgång till finansiering av infrastruktur kräver alternativa lånefinansieringskällor. Den allmänna regeln för infrastruktur med kommersiell potential bör vara att kombinera EU-medel i partnerskap med kapitalmarknaden och banksektorn, särskilt via Europeiska investeringsbanken (EIB) som är EU:s finansiella organ enligt fördraget.

a) Europa 2020-initiativet om projektobligationer inom ramen för fonden för ett sammankopplat Europa (2014–2020)

Den 29 juni 2011 antog Europeiska kommissionen sitt förslag om den fleråriga budgetramen för perioden 2014–2020. Ett av de viktigaste besluten var att samla beviljandet av finansiellt stöd till transport-, energi- och IKT-infrastruktur i en gemensam rättslig ram, fonden för ett sammankopplat Europa:

”Kommissionen har beslutat att lägga fram ett förslag om inrättande av fonden för ett sammankopplat Europa för att påskynda den infrastrukturutveckling som EU behöver. (...) Fonden för ett sammankopplat Europa kommer att finansiera på förhand fastställda prioriterade transport-, energi- och IKT-investeringar av EU-intresse samt både fysiska infrastrukturer och it-infrastrukturer som är förenliga med kriterierna för hållbar utveckling.”¹

Enligt detta beslut kommer kommissionen att lägga fram ett förslag om en ny förordning om inrättandet av fonden för ett sammankopplat Europa. Europa 2020-initiativet om projektobligationer kommer att ingå i den uppsättning skuldfinansieringsinstrument som kan utnyttjas via fonden förutom aktieinstrument och bidrag.

Genom fonden för ett sammankopplat Europa kommer en mer långsiktig ram att skapas för att se till att energi-, transport- och telekommunikationsprojekt utvecklas och genomförs på ett lämpligt och effektivt sätt. Genom en heltäckande strategi för prioriterade möjligheter till infrastrukturprojekt² skapas stora möjligheter att locka till sig ökad finansiering från den privata sektorn och samtidigt bidra till att fullborda den inre marknaden.

Finansiella instrument behövs för att undanröja vissa hinder som förhindrar flödet av finansiering genom lån eller eget kapital. Huvudsyftet med dessa finansieringsformer är att locka till sig och underlätta den privata sektorns finansiering av projekt. Samtidigt stimulerar ökade investeringar i infrastrukturprojekt den globala utvecklingen av finansmarknaderna efter krisen, påskyndar den ekonomiska återhämtningen och främjar tillväxt. Europa 2020-initiativet om projektobligationer kommer att bli en integrerad del av riskdelningsinstrumenten i fonden för ett sammankopplat Europa för perioden 2014–2020. Fondens finansieringsinstrument kan utvidgas till att omfatta andra sektorer, exempelvis

¹ KOM(2011) 500 slutlig.

² KOM(2011) 500 slutlig: *En budget för Europa 2020* och relevanta arbetsdokument från kommissionens avdelningar.

social infrastruktur, förnybar energi eller vissa rymdprojekt under förutsättning att de uppfyller lämpliga ekonomiska och finansiella kriterier, och kommissionen kommer att inbjuda en rad partner, bland annat internationella finansinstitut och finansinstitut i medlemsstaterna som bedriver verksamhet av allmänt intresse att delta i genomförandet av finansieringsinstrumenten under perioden efter 2013.

b) Europa 2020-initiativet om projektobligationer, pilotfasen 2012–2013

Huvudsyftet med pilotfasen 2012–2013 är att förbereda initiativets operativa fas inom ramen för fonden för ett sammankopplat Europa för perioden 2014–2020 och tillhandahålla omedelbart stöd till infrastrukturprojekt.

På grund av budgetåttstramningar i medlemsstaterna finns det en risk för att infrastruktur av EU-intresse inte byggs i den takt som krävs för att uppnå Europa 2020-strategins mål, vilket i sin tur äventyrar EU:s ekonomiska återhämtning och tillväxt.

Till följd av de likviditetsproblem och risker som uppstått under finanskrisen reagerade bankerna genom att korta av lånens löptider, samtidigt som de höjde priserna och skärpte kraven på säkerheter för infrastrukturprojekt. Även om marknaden för handel med bankkulder visar tecken på återhämtning är det fortfarande mycket svårt att få långsiktig finansiering för infrastrukturprojekt. Detta har lett till att obligationsmarknaderna har blivit viktigare som finansieringskälla. Men eftersom det inte finns några befintliga åtgärder för offentlig kreditförstärkning har inga projektobligationer utfärdats på området för TEN-T, TEN-E eller bredband under de senaste åren. Så länge som infrastrukturer medför särskilda aspekter och risker som nyexploatering, osäkra nyttokalkyler när det gäller framtida inkomstflöden, regionala aspekter som skuldkrisens inverkan och gränsöverskridande effekter, vilket innebär att förberedelserna för och genomförandet av projekten är både krävande och tidsödande, är sådana projekt inte attraktiva för investerarna på kapitalmarknaderna.

Med tanke på detta och för att bidra till fullbordandet av den inre marknaden föreslås lanseringen av en pilotfas av Europa 2020-initiativet om projektobligationer på området för transport, energi och IKT. Syftet med initiativet är att mobilisera investeringar på områden som stimulerar tillväxt och skapar arbetstillfällen. De stora och brådskande behoven av infrastrukturinvesteringar kräver, förutom långa ledtider, omedelbara åtgärder för att lösa problemet med den knappa finansieringen och även utnyttja den drivkraft som skapats i och med det offentliga samrådet, vilket i sin tur ökar investerarnas förtroende.

Syftet med Europa 2020-initiativet om projektobligationer är att tillhandahålla den kreditförstärkning som krävs för att locka kapitalmarknadsinvestorer. Genom initiativet skulle även en ny tillgångsklass skapas för projektobligationer för infrastrukturer. I samband med den ekonomiska återhämtningen och behovet av stödåtgärder för att stimulera tillväxt är det viktigt att initiativet inleds nu, när investerarna har börjat söka efter alternativa långsiktiga investeringsmöjligheter med stabila inkomster. För att göra genomförandet av finansieringsinstrumenten i fonden för ett sammankopplat Europa mer effektivt är en pilotfas nödvändig, både för att optimera utformningen och intressera investerarna för perioden efter 2013.

Även om pilotfasen skulle vara begränsad till omfattningen när det gäller tillgängliga budgetmedel och antalet projekt som kan stödjas förväntas denna åtgärd stimulera marknadsbeteendet så att kapitalmarknadens acceptans av lånefinansiering för infrastrukturprojekt ökar i allmänhet, för att på så vis lägga grunden för ett fullständigt genomförande under perioden 2014–2020.

Detta initiativ skapar mervärde om det genomförs på EU-nivå eftersom de problem med marknadsfragmentering som skulle uppstå på medlemsstatsnivå kan undvikas. Initiativet kommer att komplettera snarare än ersätta bankernas utlåning och utgör därför ett alternativ och en konkurrenskraftig källa till långsiktig finansiering av infrastrukturprojekt. Om finansiering från den privata sektorn mobiliseras genom finansieringsinstrument på EU-nivå blir det möjligt att komma till rätta med problemen med bristande finansiering av projekt som inte lockar tillräckligt med privat kapital.

Under pilotfasen skulle kommissionen särskilt samarbeta med EIB i syfte att optimera utformningen av initiativet så att det kan genomföras fullt ut från 2014 och framåt. Erfarenheterna från pilotfasen kommer att hjälpa både investerare och projektsponsorer att sätta sig in i hur projektobligationerna fungerar så att de kan överväga dem för eventuella ytterligare initiativ. För att skapa maximal effekt skulle initiativet även kunna tillämpas på projekt som befinner sig i ett framskridet skede i budgivningsprocessen så att projekten kan refinansieras under eller kort efter det att konstruktionsfasen slutförts. Även om initiativet under pilotfasen skulle genomföras tillsammans med EIB är tanken att söka flera partner som deltar i genomförandet av fasen efter 2013.

Under den gällande fleråriga budgetramen har EU redan genomfört ett riskdelningsinstrument tillsammans med EIB, dvs. instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (LGTT). Den riskdelningsteknik och de arbetsmetoder som används i initiativet kommer att kopplas till LGTT, vilket innebär att det utökas till att omfatta energi och telekommunikationer. Initiativets struktur liknar således LGTT, och EU:s bidrag kommer att användas för att dela riskerna med EIB. Till följd av likheterna mellan de båda initiativen beräknas initiativet för projektobligationer skapa en multiplikatoreffekt på cirka 15–20.

Med tanke på att det är ont om tid uppmanar kommissionen parlamentet och rådet att anta förslaget om en pilotfas så snabbt som möjligt.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYSER

Ett offentligt samråd om initiativets grundläggande principer inleddes den 28 februari 2011. Dessutom hölls en konferens den 11 april 2011, där man diskuterade för- och nackdelar med det planerade initiativet. När samrådet avslutades hade över 100 svar inkommit från en rad olika sektorer.

Intressenterna välkomnar initiativet om projektobligationer. Reaktionerna på initiativets mål var positiva, och intressenterna anser att projektobligationer kan bidra till att öka och underlätta finansieringen av infrastruktur genom att obligationsmarknaderna öppnas som en källa till lånekapital i en form som är av intresse för institutionella investerare. Den föreslagna mekanismen och den kreditvärdering man siktar på, A/A-, ansågs vara lämpliga.

Initiativets inverkan på finansieringskostnader och löptider ansågs vara gynnsamma, dvs. att kostnaderna skulle minska och löptiderna skulle bli längre. Endast 2 procent av respondenterna ansåg att initiativet inte skulle leda till sänkta finansieringskostnaden, och de övriga trodde att inverkan i sämsta fall skulle bli neutral och i bästa fall positiv.

När det gäller graden av kreditförstärkning ansåg majoriteten av de intressenter som besvarade den frågan att ett kreditförstärkningsinstrument på 20 procent av beloppet för den prioriterade skulden är tillräckligt, och några tyckte att den siffran borde sänkas till 10-20 procent för de berörda sektorerna, dvs. TEN-T, TEN-E och IKT. Nästan alla intressenter ansåg att dessa tre sektorer bör utgöra de kärnprojekt som ska finansieras.

Dessutom ansåg en fjärdedel av intressenterna att social infrastruktur bör inbegripas, och en femtedel av respondenterna ansåg att även förnybar energi bör vara bidragsberättigande. Sådana projekt omfattas emellertid inte av TEN-T, TEN-E och IKT, och kommer att övervägas i ett senare skede.

Åsikterna gick isär om frågan om det bör finnas en gemensam kontrollerande kreditgivare. Kommissionen kommer därför inte att sätta några normer på det området, utan uppmuntra investerare, projekt sponsorer och andra aktörer att enas om ett ömsesidigt godtagbart arrangemang.

Det generellt positiva gensvaret bekräftar att kommissionen och EIB har identifierat ett stort marknadsbehov när det gäller projektfinansiering, vilket innebär att initiativet, om det utformas korrekt, kommer att slå väl ut.

Konsekvensanalysen har belyst vissa eventuella rättsliga hinder när det gäller upphandling och kapitalmarknadsregler. Kommissionen kommer att fortsätta att arbeta med detta, med målsättningen att finna lämpliga lösningar på de frågor som kan uppstå i detta sammanhang. Man ansåg emellertid inte att dessa problem skulle riskera pilotfasen, även om den kan saktas ned. Intressenterna påpekade att det faktiskt inte finns någon aktiv projektobligationsmarknad i EU, och ansåg att initiativet bör inledas så snart som möjligt.

Med tanke på att det ännu inte finns ett sektorsövergripande finansiellt instrument i form av projektobligationer på infrastrukturuområdet på EU-nivå skulle pilotfasen 2012–2013 göra det möjligt att testa utformningen och marknadsacceptansen för att förbättra effektiviteten inom fonden för ett sammankopplat Europa för perioden 2014–2020. Under pilotfasen kommer inriktningen att ligga på projekt som befinner sig i ett relativt framskridet skede³ i syfte att påskynda genomförandet och göra det lättare att skapa en projektportfölj. För att vinna den relevanta erfarenheten så att upptaget sker snabbt efter 2013 är EIB villig att arbeta med konkreta verksamheter parallellt med lagstiftningsprocessen (dvs. innan ett formellt politiskt beslut fattas), så att de första transaktionerna kan genomföras 2012.

Efter utfrågningen med konsekvensbedömningsnämnden den 31 augusti 2011 utfärdade nämnden sitt yttrande den 2 september 2011. Baserat på de rekommendationer som inkommit har rapporten utarbetats enligt följande huvudlinjer:

I konsekvensanalysen görs en översyn av den rådande marknadssituationen med en koppling till den konsekvensanalys som åtföljer förslaget om fonden för ett sammankopplat Europa, som innehåller mer bakgrundsinformation om eventuella instrument inom fonden samt finansieringsluckor och brister på marknaden som påverkar den nuvarande nivån på infrastrukturinvesteringar. Det första alternativ som bedöms är inga åtgärder, dvs. att man skulle fortsätta med de befintliga bidragsprogrammen för energi och transport och de befintliga bidragsprogrammen och finansiella instrumenten för transport. Det andra alternativet rör rättsliga incitament och det tredje behandlar förslaget om projektobligationsinitiativet. I detta sammanhang har de eventuella risker som kan hindra genomförandet av programmet bedömts, och bedömningen visar på en kvantifierbar förväntad effekt i form av en multiplikatoreffekt. Bedömningen lyfter också fram frågor om vilken

³ T.ex. projekt där de lämpligaste anbudsgivarna redan har valts ut, och/eller refinansiering av projekt under uppförandet.

rättslig ram som skulle kunna stimulera långsiktiga investeringar, såsom upphandling, Solvens II eller kapitalkrav.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER PÅ FÖRSLAGET

3.1. Rättslig grund

Eftersom förslaget handlar om europeiska nät på transport-, energi- och telekommunikationsområdet och förordning (EG) nr 680/2007 ändras väsentligt, har det samma rättsliga grunder som förordningen, dvs. artiklarna 172 och 173.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

3.2. Subsidiaritet och proportionalitet

Förslaget uppfyller subsidiaritetsprincipen eftersom en förordning för finansiering av transeuropeiska nät-projekt med projektobligationer är det lämpligaste valet. På så vis blir det möjligt att se till att initiativet är effektivt i förhållande till den administrativa bördan och att det lockar till sig omfattande finansiering från den privata sektorn, eftersom den förväntade multiplikatoreffekten när det gäller bidraget från EU-budgeten jämfört med den beräknade totala finansieringen uppskattas till cirka 15–20. Initiativet inriktas på att optimera användningen av EU-medel, och syftet är alltså att förbättra både EU:s och medlemsstaternas åtgärder på detta område.

Förslaget är också förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom förslaget till förordning inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen.

Instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet inriktas endast på transportprojekt, och Europa 2020-initiativet om projektobligationer kommer att vara det första finansiella instrumentet på EU-nivå som stöder infrastrukturprojekt inom flera sektorer med liknande finansieringsbehov. Initiativet kommer därför att ge större fördelar när det gäller marknadspåverkan, administrativ effektivitet och resursanvändning. Genom initiativet skapas ett konsekvent finansiellt instrument på EU-nivå för infrastrukturintressenter som finansiärer, offentliga myndigheter, byggnadsföretag och operatörer.

3.3. Närmare redogörelse för förslaget

För att pilotfasen ska kunna inledas under den gällande fleråriga budgetramen måste nedanstående ändringar göras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1639/2006/EG⁴ om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007⁵ om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet.

Genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1639/2006/EG upprättas ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation, som omfattar IKT. Beslutet måste ändras för att göra det möjligt att lansera Europa 2020-initiativet om projektobligationer på IKT-området, och särskilt höghastighetsbredband.

⁴ EUT L 310, 9.11.2006, s. 15.

⁵ EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

Genom artikel 1.1 i detta förslag läggs ordet ”broadband” till i den befintliga artikel 26.2b i beslutet om ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation (CIP-programmet). Eftersom infrastrukturprojekt enligt beslutet ska inriktas på utvecklingen av höghastighetsbroadband, anses det nödvändigt att betona detta.

Artikel 1.2 i detta förslag ersätter artikel 31.2 i beslutet. Syftet är att lägga till en definition av riskdelningsinstrumentet för projektobligationer. På så sätt kan IKT-projekt dra fördel av initiativet i pilotfasen. Instrumentet bör finnas tillgängligt till och med den 31 december 2014. Det ska inte finnas några ytterligare skulder i EU:s allmänna budget, och den risk som är förbunden med alla operationer ska bäras av EIB.

Artikel 1 kommer också att möjliggöra en överföring av högst 20 miljoner euro från IKT-budgeten till Europa 2020-initiativet om projektobligationer.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 fastställs dessutom de allmänna reglerna för beviljande av unionens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet. Genom förordningen inrättas även ”instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet” (LGTT). Förordning (EG) nr 680/2007 måste också ändras för att EU ska kunna utöka omfattningen av det befintliga riskdelningspartnerskapet med EIB inom ramen för LGTT, så att EIB kan stödja finansieringen av obligationer i initiativet.

Syftet med att ändra artikel 2 i förordning (EG) nr 680/2007 genom artikel 2.1 i detta förslag är således att lägga till en definition av riskdelningsinstrumentet och kreditförstärkningen för projektobligationer. På så sätt kan transport- och TEN-E-projekt utnyttja initiativet under pilotfasen.

Genom artikel 2.2 i detta förslag ändras artikel 4 i förordning (EG) nr 680/2007, så att ansökningar om att utnyttja riskdelningsinstrumentet för projektobligationer ställs till EIB, vilket för närvarande är fallet med LGTT.

Artikel 2.3 i förslaget kommer att möjliggöra en överföring av högst 200 miljoner euro från lånegarantiinstrumentet för TEN-transportprojekt (LGTT) och 10 miljoner euro från TEN-E-budgeten för Europa 2020-initiativet om projektobligationer. EU:s budgetansvar kommer att vara strikt begränsat till budgetanslag, och den risk som är förbunden med alla operationer ska bäras av EIB.

För att möjliggöra ett snabbt genomförande anges i artikel 3 i förslaget att förslaget till förordning bör träda i kraft dagen efter det att det offentliggjorts.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Initiativet kommer att finansieras helt genom återanvändning av budgetposterna för de befintliga programmen under 2012 och 2013.

Ett belopp på 500 miljoner euro för LGTT har redan fastställs genom förordning (EG) nr 680/2007, och under pilotfasen får högst 200 miljoner euro av det beloppet återanvändas för projektobligationer inom transportområdet enligt följande:

06 03 03 TEN Transport

högst 200 miljoner euro 2012–2013.

Belopp på 10 miljoner euro respektive 20 miljoner euro från budgetposterna för TEN-E och CIP får återanvändas enligt följande:

32 03 02 TEN Energi högst 10 miljoner euro 2012–2013 för TEN-E-projekt.

09 03 01 CIP högst 20 miljoner euro 2013 för IKT- och bredbandsprojekt.

Dessa omfördelningar av budgeten anges i den finansieringsöversikt som åtföljer förslaget. Det kommer inte att finnas någon ansvarsförbindelse för EU-budgeten eftersom EU:s bidrag kommer att begränsas till det belopp som får anslås för detta område i budgetposterna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av beslut nr 1639/2006/EG om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013 och av förordning (EG) nr 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 172 och 173.3,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁶,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁷,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1639/2006/EG av den 24 oktober 2006⁸ upprättas ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (CIP) med olika typer av genomförandeåtgärder inom specifika program, bland andra programmet till stöd för politiken för informations- och kommunikationsteknik ("IKT-stödprogrammet"), vars mål är att stärka den inre marknaden för IKT-produkter och IKT-tjänster och IKT-baserade produkter och tjänster samt att stimulera innovation genom mer omfattande användning av och investering i IKT.
- (2) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007⁹ fastställs allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet. Genom förordningen inrättas även ett riskdelningsinstrument, dvs. instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (LGTT).

⁶ EUT C , , s. .

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT L 310, 9.11.2006, s. 15.

⁹ EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

- (3) Under nästa årtionde kommer det att krävas större investeringar än någonsin i EU:s transport-, energi, informations- och kommunikationsnät för att stödja de prioriterade åtgärderna i Europa 2020-strategin och utveckla smart, uppgraderad och helt sammankopplad infrastruktur för att slutföra den inre marknaden. Investeringsbehovet för TEN-T-nätet beräknas uppgå till 500 miljarder euro. Enligt beräkningarna finns det en risk för att cirka 100 miljarder euro av investeringarna i de energiinfrastrukturprojekt som är relevanta för EU inte kommer att genomföras på grund av olika hinder när det gäller tillståndsbefviljande, reglering och finansiering, medan ytterligare 100 miljarder euro kommer att finansieras av sektorn. Investeringsbehoven för att uppnå den digitala agendans mål för höghastighetsbredband för alla människor och företag i EU uppgår till 181-273 miljarder euro, varav investeringar från den privata sektorn uppskattas uppgå till 30-100 miljarder euro.
- (4) I sin resolution av den 8 juni 2011 om investering i framtiden: en ny flerårig budgetram för ett konkurrenskraftigt och hållbart Europa för alla¹⁰ framhåller Europaparlamentet att unionen bör vidta åtgärder särskilt för att förbättra utnyttjandet av EU-medlen som ett incitament för att locka till sig ytterligare medel från Europeiska investeringsbanken (EIB), Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD), andra internationella finansiella institut och den privata sektorn. Parlamentet välkomnar likaså Europa 2020-initiativet om projektobligationer, i form av en riskdelningsmekanism med Europeiska investeringsbanken (EIB), vilket ger stöd upp till en viss nivå från EU-budgeten som bör förstärka EU-medlen och ytterligare locka till sig privata investerares intresse av att delta i prioriterade EU-projekt i enlighet med Europa 2020-målen.
- (5) Finansiella instrument kan bidra till att förbättra effektiviteten i budgetutgifterna och uppnå starka multiplikatoreffekter när det gäller att locka till sig finansiering från den privata sektorn samt lämpliga investeringsvolymerna. Den förväntade multiplikatoreffekten av Europa 2020-initiativet om projektobligationer är 15-20.
- (6) Den 12 juli 2011 erinrade rådet om att finansieringsinstrument behöver utvärderas ytterligare när det gäller hävstångseffekter jämfört med de befintliga instrumenten, risker som skulle tillföras den offentliga sektorns balansräkningar och en eventuell utträngning av privata finansinstitut. Kommissionen behandlar dessa frågor i sitt meddelande¹¹ om en pilotfas för Europa 2020-initiativet om projektobligationer och den åtföljande konsekvensanalysen, som grundas på resultaten av det offentliga samrådet.
- (7) Europa 2020-initiativet om projektobligationer har ett dubbelt mål: för det första att bidra till finansieringen av projekt som omfattas av EU:s politiska prioriteringar, och för det andra att underlätta och öka den privata sektorns deltagande i den långsiktiga kapitalmarknadsfinansieringen av infrastrukturprojekt. En del av utgifterna i EU-budgeten kommer att riktas om mot tillväxtfrämjande områden, med hänsyn till unionens budgetdisciplin och taken enligt den gällande fleråriga budgetramen.

¹⁰ KOM(2011) 500.

¹¹ KOM(2011) 660.

- (8) Projektobligationer kommer att bli det första finansiella instrumentet för infrastruktur med liknande finansieringsbehov inom flera olika sektorer, och kommer därför att ge större fördelar i form av marknadspåverkan, administrativ effektivitet och resursanvändning. Projektobligationerna kommer att vara ett konsekvent instrument för infrastrukturintressenter, såsom finansiärer, offentliga myndigheter, byggnadsföretag och operatörer.
- (9) Genom Europa 2020-initiativet om projektobligationer kommer obligationer att utfärdas av projektföretag. Unionens budget, kombinerat med finansiering från en finansieringspartner, kommer att användas för att förbättra obligationernas kreditkvalitet i syfte att locka till sig investerare på lånekapitalmarknaden, såsom pensionsfonder och försäkringsbolag.
- (10) Unionens stöd skulle minska den inneboende risken med projektobligationer i en sådan utsträckning att aktörerna på kapitalmarknaderna är villiga att investera i projektobligationer för mer storskaliga infrastrukturprojekt än vad som skulle vara möjligt utan EU-stöd.
- (11) Genom projektobligationer blir det också möjligt att undvika att EU:s ekonomiska återhämtning äventyras till följd av ökad trafikträngsel, brist på energianslutningar och en avsakning av bredbandsspridningen till följd av svårigheterna för infrastrukturprojekt att få långsiktig privat eller offentlig finansiering.
- (12) Medlemsstaterna omvärderar sina infrastrukturprogram till följd av budgetåtstramningar och strukturreformer, vilket gör det svårare att få fram de ökade infrastrukturinvesteringar som behövs. Bankernas långvariga utlåning för infrastrukturprojekt är dessutom fortfarande otillräcklig och lånen är dyra, vilket kräver alternativa och konkurrenskraftiga lånefinansieringskällor.
- (13) Marknaden för lånekapitalfinansiering är emellertid inte tillräckligt tillgänglig för infrastrukturprojekt i unionen. På grund av fragmenteringen av obligationsmarknaderna inom EU, kombinerat med infrastrukturprojektens storlek och komplexitet och de långa ledtiderna för förberedelserna av infrastrukturprojekt, är detta en lämplig tidpunkt för att hantera denna fråga på EU-nivå genom en påskyndad process i god tid före lanseringen av fonden för ett sammankopplat Europa.
- (14) Därför bör en pilotfas för Europa 2020-initiativet om projektobligationer inledas under den nuvarande budgetramen i syfte att utveckla kapitalmarknadens finansiering på infrastrukturuområdet i stort och samtidigt öka antalet tillgängliga finansieringsinstrument för transportprojekt.
- (15) Beslut nr 1639/2006/EG och förordning (EG) nr 680/2007 bör ändras i syfte att genomföra pilotfasen för Europa 2020-initiativet om projektobligationer. Syftet med pilotfasen är att stödja infrastrukturprojekt med kommersiell potential inom transport-, energi- och IKT-sektorerna. Efter 2013 kan initiativet även utvidgas till att omfatta andra sektorer.
- (16) Med tanke på Europeiska investeringsbankens (EIB) mångåriga sakkunskap, att EIB är den institution som finansierar flest infrastrukturprojekt och dessutom är EU:s finansiella organ enligt fördraget, bör EIB delta tillsammans med kommissionen i genomförandet av pilotfasen. De exakta villkoren och bestämmelserna för samarbetet,

inklusive riskdelning och EIB:s ersättning, bör fastställas i ett avtal mellan kommissionen och EIB.

- (17) Pilotfasen för Europa 2020-initiativet om projektobligationer bör inledas som en förberedelse för den föreslagna fonden för ett sammankopplat Europa. Pilotfasen kommer på så sätt att bana väg för fondens finansiella riskdelningsinstrument.
- (18) Stödansökningar, urval och genomförande av alla projekt ska ske enligt EU-lagstiftningen, särskilt bestämmelserna om statligt stöd, och ska undvika att skapa nya eller öka befintliga snedvridningar av marknaden.
- (19) Pilotfasen bör finansieras genom återanvändning av medel från budgetarna för åren 2012 och 2013, och tas från befintliga transport-, energi och telekommunikationsprogram. I detta syfte får högst 200 miljoner euro från TEN-T-budgeten, högst 20 miljoner euro från budgeten för ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation (CIP) och högst 10 miljoner euro från TEN-E-budgeten återanvändas för detta initiativ. De tillgängliga budgetmedlen begränsar både initiativets omfattning och antalet projekt som kan stödjas.
- (20) Budgetmedlen ska begäras av EIB på grundval av ett urval projekt som EIB anser vara passande och genomförbara. Alla ansökningar ska inlämnas senast 31 december 2013. Storskaliga infrastrukturprojekt är komplexa, och det faktiska godkännandet av ett projekt får därför ske ett annat datum, men senast den 31 december 2014.
- (21) För att de åtgärder som fastställs i denna förordning ska vara effektiva bör förordningen träda i kraft dagen efter det att den offentliggörs.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av beslut nr 1639/2006/EG

Beslut nr 1639/2006/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 26.2 b ska ersättas med följande:

”b) Stimulans av innovation genom mer omfattande användning av och investering i IKT och bredband.”

2. Artikel 31 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Projekten ska vara inriktade på främjande av innovation, tekniköverföring och spridning av ny teknik som är mogen att introduceras på marknaden.

Unionen kan bevilja bidrag till budgeten för de projekt som avses i punkt 1 a.

Alternativt kan unionen göra ett finansiellt bidrag till EIB för anskaffande och kapitalallokering för lån eller garantier som ska utfärdas av EIB och tas från EIB:s egna medel enligt det riskdelningsinstrument för projektobligationer som avses i punkterna 2a–2d.”

b) Följande punkter ska införas som punkterna 2a till 2d:

”2a. Riskdelningsinstrument för projektobligationer innebär en kreditförstärkning som ska uppfylla följande kriterier:

a) De ska ha formen av ett lån eller en garanti som har beviljats av EIB för finansiering av projekt på IKT- och bredbandsområdet.

b) De ska omfatta skuldminskningensrisken för projekten och minska kreditrisken för obligationsinnehavarna.

c) De ska endast användas för projekt vars ekonomiska bärkraft grundas på projektinkomster.

2b. Unionens exponering för riskdelningsinstrumentet för projektobligationer, inklusive förvaltningsavgifter och andra bidragsberättigande kostnader, ska strikt begränsas till unionens bidrag till riskdelningsinstrumentet för projektobligationer och det ska inte föreligga någon ytterligare betalningsskyldighet för Unionens budget. Den kvarstående risk som är förbunden med alla operationer ska bäras av EIB.

2c. Närmare villkor och bestämmelser för inrättandet av riskdelningsinstrumentet för projektobligationer, däribland avseende övervakning och kontroll, ska fastställas i ett delegeringsavtal mellan kommissionen och EIB.

2d. År 2013 får ett belopp på högst 20 miljoner euro användas från den budget som anslagits för uppnåendet av de politiska målen på IKT- och bredbandsområdet i enlighet med den regel som anges i led b i bilaga I. Riskdelningsinstrumentet får återanvända eventuella intäkter som mottagits under investeringsperioden för nya lån och garantier.”

Artikel 2

Ändringar av förordning (EG) nr 680/2007

Förordning (EG) nr 680/2007 ska ändras på följande sätt:

1) I artikel 2

ska följande punkter 14 och 15 läggas till:

”14. *Riskdelningsinstrument för projektobligationer*: en kreditförstärkning som beviljas projekt av gemensamt intresse. Riskdelningsinstrumentet för projektobligationer ska omfatta skuldminskningensrisken för projekten och minska kreditrisken för obligationsinnehavarna. De ska endast användas för projekt vars ekonomiska bärkraft grundas på projektinkomster.

15. *Kreditförstärkning*: användning av ett lån eller en garanti från EIB för att förbättra projektskuldens kreditkvalitet.”

2) I artikel 4 första stycket ska följande mening läggas till:

”Ansökan om riskdelningsinstrument för projektobligationer” i artikel 6.1 g ska behandlas av EIB enligt EIB:s standardansökningsförfarande”.

3) Artikel 6.1 ska ändras på följande sätt:

a) I led d ska följande mening läggas till:

”Under 2012 och 2013 får ett belopp på högst 200 miljoner euro återanvändas för riskdelningsinstrumentet för projektobligationer inom transportsektorn.”

b) följande led g ska läggas till:

”g) Finansiellt bidrag för reserver och kapitaltilldelning gällande de garantier som ska utfärdas av EIB ur dess egna medel inom ramen för riskdelningsinstrumentet för projektobligationer på området för TEN-T och TEN-E. Unionens riskexponering när det gäller riskdelningsinstrumentet för projektobligationer, inklusive förvaltningsarvoden och andra stödberättigande kostnader, ska vara strikt begränsad till det belopp som utgör unionens bidrag till riskdelningsinstrumentet för projektobligationer och det ska inte föreligga någon ytterligare betalningsskyldighet för Europeiska unionens allmänna budget. Den risk som är förbunden med alla operationer ska bäras av EIB. Närmare villkor och bestämmelser för genomförandet av riskdelningsinstrumentet för projektobligationer, inklusive övervakning och kontroll, ska fastställas i ett delegeringsavtal mellan kommissionen och EIB. Under åren 2012 och 2013 får ett belopp på högst 210 miljoner euro, av vilket högst 200 miljoner euro får anslås för transportprojekt och högst 10 miljoner euro får anslås för energiprojekt, återanvändas för riskdelningsinstrumentet för projektobligationer i enlighet med det förfarande som avses i artikel 15.2 från budgetposterna för TEN-T (LGTT) respektive TEN-E. Riskdelningsinstrumentet för projektobligationer får återanvända eventuella inkomster som genererats under investeringsperioden till nya lån och garantier.

Artikel 3

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Talman

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Mål
- 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2. Administrations- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/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 driftsanslagen
 - 3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen
 - 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen
 - 3.2.5. Bidrag från tredje part
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagens eller initiativets beteckning

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av beslut nr 1639/2006/EG om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013 och av förordning (EG) nr 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet.

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen¹²

Politikområde: Ekonomi och finans

Budgeringsverksamhet: Finansiella transaktioner och instrument

Politikområde: Rörlighet och transport

Budgeringsverksamhet: Transeuropeiska nät

Politikområde: Informationssamhället och medier

Verksamheter: IKT-utnyttjande (09 03)

Politikområde: Energi

Budgeringsverksamhet: Transeuropeiska nät (32 03)

1.3. Typ av förslag eller initiativ

Förslaget/initiativet rör **en tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny**

1.4. Mål

1.4.1. Kommissionens fleråriga strategiska mål som förslaget/initiativet är inriktat på

Förbereda fonden för ett sammankopplat Europa

Stödja utvecklingen av energiinfrastrukturer som garanterar en kontinuerlig och trygg energiförsörjning och därmed att ekonomin fungerar på ett korrekt sätt

Säkra samtrafikförmåga och driftskompatibilitet mellan transportnäten

Stödja IKT-utnyttjande

¹² Verksamhetsbaserad förvaltning (ABM, Activity-Based Management) – Verksamhetsbaserad budgetering (ABB, Activity-Based Budgeting).

1.4.2. *Specifika mål och verksamheter inom den verksamhetsbudgeterade förvaltningen och budgeteringen som berörs*

Specifikt mål: Antal transport-, energi- och bredbandsprojekt som stöds.

Budgeteringsverksamhet:

GD Ekonomi och finans: Finansiella transaktioner och instrument

GD Transport och rörlighet: samtrafikförmåga och driftskompatibilitet i näten genom undanröjande av flaskhalsar

GD Informationssamhället och medier: IKT-utnyttjande (09 03)

GD Energi: Ökad trygghet i energiförsörjningen genom infrastruktur

1.4.3. *Verkan eller resultat som förväntas*

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Syftet med initiativet är att ge ny livskraft åt de europeiska projektobligationsmarknaderna och underlätta tillgången till finansiering för infrastrukturprojekt. Europa 2020-initiativet om projektobligationer är ett nytt riskdelningsinstrument som ska införas inom ramen för TEN-politiken för transport, energi och telekommunikationer, särskilt bredband. Syftet med det är att stimulera ökad lånefinansiering från den privata sektorn för europeiska infrastrukturprojektverksamheter.

Som en del av budgeten för TEN-T, TEN-E och ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation (CIP) investeras medel från EU-budgeten – i stället för att användas som bidrag – i form av finansiellt bidrag för reserver och kapitaltilldelning hos Europeiska investeringsbanken (EIB) för att täcka en del av den risk EIB tar när banken finansierar infrastrukturprojekt inom ramen för detta initiativ.

Genomförandet av ordningen bör möjliggöra följande:

a) Öka EIB:s utlåning till infrastrukturprojekt, även till mer riskabla men fortfarande lönsamma infrastrukturprojekt.

b) Skapa en multiplikatoreffekt genom EU:s budgetfinansiering för privata investeringar i infrastruktur, så att 1 euro av de EU-medel som anslås för initiativet genererar mellan 15 och 20 euro som investeras i europeiska infrastrukturprojekt.

Med tanke på de belopp som finns tillgängliga i budgetposterna och att de inte är utbytbara under pilotfasen, begränsas det antal projekt som kan stödjas enligt uppskattningarna till 5-14 infrastrukturprojekt. Hur många projekt som kan finansieras kommer huvudsakligen att bero på projektens storlek och marknadens acceptans.

1.4.4. *Resultat- och effektindikatorer*

Målet är att öka den lånefinansiering på kapitalmarknaden som finns tillgänglig för infrastrukturprojekt som är stödberättigade i enlighet med förordning (EG) nr 690/2007 och beslut nr 1639/2006/EG. Följande indikatorer kommer att tillämpas:

- Antal TEN-T-, TEN-E- och bredbandsprojekt som har mottagit EIB-finansiering inom ramen för initiativet.
- Uppnådd multiplikatoreffekt, kumulativ per sektor. Den förväntade multiplikatoreffekten uppgår till 15-20 när det gäller EU:s budgetstöd jämfört med den totala investering som skaffas för de projekt som stöds enligt initiativet och transaktionsvillkoren.
- Storleken på den lånefinansiering från marknaden som har skaffats för dessa projekt, kumulativt och per berörd sektor.

Övervakningen av resultaten kommer att grundas på rapporter från EIB samt marknadsundersökningar.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

På grund av budgettåstramningarna i medlemsstaterna finns det en risk för att infrastruktur av EU-intresse inte byggs i den takt som krävs för att uppnå Europa 2020-strategins mål, vilket i sin tur äventyrar EU:s ekonomiska återhämtning och tillväxt.

Till följd av de likviditetsproblem och risker som uppstått under finanskrisen reagerade bankerna genom att korta av lånens löptider, samtidigt som de höjde priserna och skärpte kraven på säkerheter för infrastrukturprojekt. Även om marknaden för handel med bankkulder visar tecken på återhämtning är det fortfarande mycket svårt att få långsiktig finansiering för infrastrukturprojekt. Detta har lett till att obligationsmarknaderna har blivit viktigare som finansieringskälla. Men eftersom det inte finns några befintliga åtgärder för offentlig kreditförstärkning har inga projektobligationer utfärdats på området för TEN-T, TEN-E eller bredband under de senaste åren.

Syftet med Europa 2020-initiativet om projektobligationer är att tillhandahålla den kreditförstärkning som krävs för att locka kapitalmarknadsinvestorer. Genom initiativet skulle även en ny tillgångsklass skapas för projektobligationer för infrastrukturer. I samband med den ekonomiska återhämtningen och behovet av stödåtgärder för att stimulera tillväxt är det viktigt att initiativet inleds nu, när investerarna har börjat söka efter alternativa långsiktiga investeringsmöjligheter med stabila inkomster. För att göra genomförandet av finansieringsinstrumenten i fonden för ett sammankopplat Europa mer effektivt är en pilotfas nödvändig, för att testa initiativet på marknaden och optimera utformningen för perioden efter 2013.

1.5.2. Mervärde av en åtgärd på EU-nivå

Initiativet kommer att komplettera snarare än ersätta bankernas utlåning och utgör därför ett alternativ och en konkurrenskraftig källa till långsiktig finansiering av infrastrukturprojekt. Det finns inte heller några liknande instrument för att locka till sig kapitalmarknadsfinansiering för viktiga EU-infrastrukturprojekt.

Det behövs nyskapande lösningar för att snarast mobilisera en större andel privata investeringar i och utanför EU för infrastrukturprojekt och mildra pressen på de nationella statsbudgetarna. EIB:s finansiella transaktioner inom ramen för Europa 2020-initiativet om projektobligationer kommer att komplettera de verksamheter som genomförs enligt de befintliga aktie- och låneinstrumenten, dvs. Margueritefonden och instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (LGTT).

EIB:s finansiella transaktioner utgör ett ytterst synligt och effektivt verktyg till stöd för infrastrukturprojekt på transport-, energi- och IKT-området, som är viktiga för genomförandet av Europa 2020-strategin. EIB överför fullständigt de finansiella fördelarna till följd av EU-stödet och EIB:s attraktiva finansieringskostnader till slutmottagarna i form av konkurrenskraftiga räntesatser.

Detta riskdelningsinstrument tillhandahåller det finansiella EU-stöd som är nödvändigt för projekt som annars inte skulle vara berättigade enligt EIB:s standardriktlinjer och kriterier.

1.5.3. Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder

Slutsatserna om detta sammanfattas och analyseras i den konsekvensanalys som åtföljer detta förslag.

Erfarenheten av instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (LGTT) visar att det tar lång tid att få finansmarknaderna, finansiella och juridiska rådgivare, offentliga myndigheter, projektsponsorer och operatörer att ta till sig nya idéer och förstå den positiva inverkan som LGTT har på den finansiella struktureringen av projekt. LGTT lanserades 2007 och var då en nyhet, ett särskilt instrument för att täcka driftsrisker efter konstruktionsperioden för transportinfrastrukturprojekt. Därför är det viktigt att inleda en pilotfas för Europa 2020-initiativet om projektobligationer, så att intressenterna, som välkomnar initiativet, inte förlorar drivkraften.

1.5.4. Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter

Detta initiativ är förenligt med Europa 2020-strategin, med förslaget om att genomföra fonden för ett sammankopplat Europa och med den årliga tillväxtöversikten.

Genom fonden för ett sammankopplat Europa kommer en mer långsiktig ram att skapas i syfte att garantera att energi-, transport- och telekommunikationsprojekt utvecklas och genomförs på ett lämpligt och effektivt sätt. Genom en heltäckande strategi för prioriterade möjligheter till infrastrukturprojekt, såsom föreslås i kommissionens meddelande av den 29 juni 2011¹³ skapas stora möjligheter att locka till sig mer finansiering från den privata sektorn och samtidigt bidra till att fullborda den inre marknaden. Strategin, inklusive urvalet av bidragsberättigande projekt, är transparent, vilket innebär en stor trygghet för samtliga intressenter. Inom ramen för strategin krävs fastställande av politiska prioriteringar, regler, incitamentssystem, nära samordning mellan intressenterna samt informationskampanjer för att inrätta de allmänna ramvillkoren för infrastrukturinvesteringar, åstadkomma beteendemässiga förändringar bland intressenterna och öka takten i interventionerna. Bidrag och finansiella instrument, med separata uppsättningar av finansiella regler, skulle finnas tillgängliga på ett samordnat sätt.

Finansiella instrument behövs för att undanröja vissa hinder som förhindrar flödet av låne- och aktiefinansiering. Deras huvudsyfte är att locka till sig och underlätta den privata sektorns finansiering av projekt. Ökade investeringar i infrastrukturprojekt stimulerar samtidigt den globala utvecklingen av finansmarknaderna efter krisen, ökar takten i den ekonomiska återhämtningen och främjar tillväxt. Europa 2020-initiativet om projektobligationer kommer att vara en integrerad del av riskdelningsinstrumentet i fonden

¹³ KOM(2011)500 slutlig: *A budget for Europe 2020* och relevanta arbetsdokument från kommissionens avdelningar.

för ett sammankopplat Europa för perioden 2014–2020. Huvudsyftet med pilotfasen 2012-2013 är tillhandahålla omedelbart stöd för infrastrukturprojekt och förbereda inför initiativets operativa fas 2014-2020.

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

Genomförandet samt en initialperiod från 2012 till 2013.

1.7. Planerad metod för genomförandet¹⁴

Gemensam förvaltning med delegering av genomförandeuppgifter till EIB.

Enligt de gällande bestämmelserna anges i förslaget att EIB finansierar investeringsprojekt enligt sina egna regler och förfaranden. Kommissionen ansvarar för förvaltningen av budgetanslagen. EIB och kommissionen ingår ett avtal om de närmare bestämmelserna och förfarandena för genomförandet av förslaget till beslut.

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering samt administrations- och kontrollsystem

EIB:s finansieringstransaktioner ska förvaltas av EIB i enlighet med EIB:s egna regler och förfaranden, inklusive lämpliga revisions-, kontroll- och övervakningsåtgärder. I enlighet med EIB:s stadga är det EIB:s revisionskommitté, med stöd av externa revisorer, som har ansvaret för kontrollen av att EIB:s finansieringstransaktioner och konton är korrekta. EIB:s räkenskaper godkänns årligen av bankens råd.

Dessutom godkänner EIB:s styrelse, där kommissionen företräds av en ledamot och en suppleant, varje finansieringstransaktion som genomförs av EIB och övervakar att EIB förvaltas i enlighet med dess stadga och med de allmänna riktlinjer som fastställs av bankens råd.

I det nuvarande avtalet mellan kommissionen, revisionsrätten och EIB från oktober 2003, som förnyades för en ytterligare fyraårsperiod 2007, anges reglerna för hur revisionsrätten ska genomföra sina revisioner av EIB:s finansieringstransaktioner med EU-garanti.

Enligt punkt 49 i det interinstitutionella avtalet ska kommissionen varje år lämna en rapport till budgetmyndigheten om EIB:s verksamhet.

Dessutom ska EIB till kommissionen lämna de statistiska, finansiella och räkenskapsmässiga uppgifter om var och en av EIB:s finansieringstransaktioner som krävs för att uppfylla kommissionens rapporteringsskyldigheter eller besvara förfrågningar från Europeiska revisionsrätten, samt ett revisionsintyg om utestående belopp avseende EIB:s finansieringstransaktioner.

Kommissionens övervakning i enlighet med principen om sund ekonomisk förvaltning ska inbegripa utarbetande av regelbundna rapporter om de framsteg som gjorts med genomförandet av initiativet på grundval av ekonomiska indikatorer samt resultat- och effektindikatorer. Rapporteringskravet enligt punkt 49 i det interinstitutionella avtalet kommer att omfatta ett avsnitt om detta initiativ.

¹⁴ Uppgifter om metoder för genomförande och hänvisningar till budgetförordningen finns på webbplatsen BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

Avslutningsvis kommer kommissionen att genomföra en utvärdering av pilotfasen under andra halvåret 2013 för att bedöma hur effektiv den varit under den korta tid den har funnits och av eventuella erfarenheter inför genomförandet efter 2013 inom ramen för fonden för ett sammankopplat Europa.

2.2. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Eftersom initiativet medför att EIB ansvarar för den operativa förvaltningen bygger det på de kontroll- och övervakningsåtgärder som redan finns för instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (LGTT). EIB har huvudansvaret för antagandet av bestämmelser om bedrägeribekämpning, särskilt genom att tillämpa EIB:s politik om att förebygga och avskräcka korruption, bedrägeri, maskopi, tvång, penningtvätt och terrorismfinansiering i Europeiska investeringsbankens verksamhet, antagen i april 2008.

EIB:s regler och förfaranden innehåller bland de detaljerade bestämmelserna om kampen mot bedrägeri och korruption bestämmelser om Olafs behörighet att genomföra interna utredningar. I juli 2004 godkände EIB:s råd ett beslut om villkor och närmare bestämmelser för interna utredningar för att bekämpa bedrägerier, korruption och all annan olaglig verksamhet som kan skada gemenskapernas intressen.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade "budgetposter"). Finansieringen av instrumentet kommer att garanteras genom återanvändning av medel från EU-budgeten inom befintliga program som ingår i de politikområden (GD Transport och rörlighet, GD Energi och GD Informationssamhället och medier) som berörs av detta nya instrument och hör till samma budgetposter.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Antal [Beskrivning..... .]	Diff. anslag/Icke- diff. anslag (15)	Bidrag från Efta-länder ¹⁶	Bidrag från kandidat-länder ¹⁷	Bidrag från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1A	06.03.03 TEN-T	Diff.	Nej	Nej	/Nej	Nej
Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Budgetrubrik (nr)	Diff./icke-diff.	Bidrag från Efta-länder	Bidrag från kandidat-länder	Bidrag från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1A	32.03.02 TEN-E	Diff.	Nej	Nej	Nej	Nej
Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Budgetrubrik (nr)	Diff./icke-diff.	Bidrag från Efta-länder	Bidrag från kandidat-länder	Bidrag från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1A	09.03.01 CIP IKT PSP	Diff.	Ja	Ja	Ja	Nej

¹⁵ Diff. = Differentierade anslag / Icke-diff. = Icke-differentierade anslag.

¹⁶ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

¹⁷ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Beslutet om krediter som anslås för denna åtgärd kommer att fattas av budgetmyndigheten inom ramen för det årliga budgetförfarandet. Uppdelningen av åtagande- och betalningsbemyndiganden under åren är därför endast indikativ. I alla händelser är de totala anslagen från EU:s budget för pilotfasen för Europa 2020-initiativet om projektobligationer begränsade till 230 miljoner euro.

När det gäller GD Transport och rörlighet och TEN-T EA, förväntas den administrativa insats som krävs förbli stabil på samma nivå som den som för närvarande krävs för förvaltningen av instrumentet för lånegarantier till projekt inom TEN-Transport. Det blir därför ingen nettoeffekt på personalbehovet. För GD Energi och GD Informationssamhället och medier innebär detta initiativ en ny åtgärd, och för GD Ekonomi och finans kräver genomförandet och uppföljningen en administrativ insats. Personalbehoven för dessa båda generaldirektorat påverkas således, men på olika sätt beroende på varje generaldirektorats uppgifter.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen:		1A	Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning			
GD: MOVE, ENER och INFSO			2012 ¹⁸	2013	2014	TOTALT
• Driftsanslag						
06.03.03	Åtaganden	(1)	100	100	0	200
	Betalningar	(2)	40	60	100	200
32.03.02	Åtaganden	(1a)	0	10	0	10
	Betalningar	(2a)	0	10	0	10
09.03.01	Åtaganden	(1a)	0	20	0	20

¹⁸ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

	Betalningar	(2a)	0	20	0	20
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program ¹⁹			0	0	0	
Budgetrubrik (nr)		(3)				
TOTALA anslag för GD MOVE, ENER och INFSO	Åtaganden	=1+1a +3	100	130	0	230
	Betalningar	=2+2a +3	40	90	100	230

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	100	130	0	230
	Betalningar	(5)	40	90	100	230
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)	0	0	0	0
TOTALA anslag för RUBRIK 1A i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6	100	130	0	230
	Betalningar	=5+ 6	40	90	100	230

¹⁹ 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.

Rubrik i den fleråriga budgetramen:	5	”Administrativa utgifter”
-------------------------------------	---	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2012	2013	2014	2015	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)				TOTALT
GD: MOVE, ENER, INFSO och ECFIN och TEN-T EA										
• Personalresurser		0,5 personal (ECFIN) + 0,1 personal (ENER) = 0,0762 (0.6*127 000 standard- kostnad per tjänst)	0,1 personal (ECFIN) + 0,1 personal (ENER)+ 0,5 personal (INFSO) = 0,0889 (0.7*127 000 standard- kostnad per tjänst)	0,1 personal (ECFIN) + 0,1 personal (ENER) = 0,0254 (0.2*127 000 standard kostnad per tjänst)						
• Övriga administrativa utgifter		- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)						
TOTALT GD <.....>	Anslag	0,0762	0,0889	0,0254						

TOTALA anslag för RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,0762 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0889 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0254 (ENER + ECFIN + INFSO)							
--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2012 ²⁰	År 2013	År 2014	År 2015	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIK 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	100,076 2	130,0889	0,0254)					230,1905
	Betalningar	40,0762	90,0889)	1000,02 54)					230,1905

²⁰ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- x Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande. Dessa behov kommer emellertid att täckas genom återanvändning. Dessutom finns det inga fasta kostnader per projekt eftersom storleken på de belopp från EU-budgeten som behövs kommer att bero på projektens storlek och andra förhållanden. De siffror som anges nedan är därför endast vägledande uppskattningar för att visa att antalet stödberättigande projekt kommer att vara begränsat.
- Resultaten är det antal projekt som stärks och det budgetanslag som krävs från EU till EIB.

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och resultat			År 2012	År 2013	År 2014	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
RESULTAT								

			Typ av resultat ²¹	Den genomsnittliga kostnaden för resultaten kommer att bero på storleken på projekt- en och deras risk- klass- ificering, löptid etc.															Totalt antal resultat	Total kostnad
					Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad		
SÄRSKILT MÅL NR 1 ²² ...					Antal transport-, energi- och bredbandsprojekt som stöds.															
- Resultat MOVE	Antal projekt	Beräknat : 20	1–2	40	1–3	60	1–6	100									3–11	200		
- Resultat ENER	Antal projekt	Beräknat :10			1	10											1	10		
- Resultat INFSO	Antal projekt	Beräknat : 20			1–2	20											1–2	20		
Delsumma för särskilt mål nr°1			1–	40	3–6	90	1–6	100												
SÄRSKILT MÅL nr 2...																				
- Resultat																				

²¹ Resultaten är de produkter och tjänster som ska tillhandahållas (t.ex. antal finansierade studentutbyten, antal km byggda vägar etc.).

²² Enligt beskrivningen i avsnitt 1.4.2. "Särskilda mål" ..."

Delsumma för särskilt mål nr°2																
TOTAL KOSTNAD	1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230

TOTAL KOSTNAD	1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230
----------------------	-----	----	-----	----	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	------	-----

3.2.3. Beräknad inverkan på driftsanslag

3.2.3.1. Sammanfattning

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte användning av driftsanslag
- ☒ Förslaget/initiativet kräver användning av driftsanslag, enligt redogörelsen nedan:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2012 ²³	År 2013	År 2014	År 2015	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0,0762	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
Övriga administrativa utgifter								
Delsumma för RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰

Belopp utanför RUBRIK 5²⁴ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								

TOTALT	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
---------------	---------------------	---------------------	---------------------	--	--	--	--	---------------------

²³

Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

²⁴

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.

3.2.3.2. Beräknat behov av personalresurser

– Förslaget/initiativet kräver användning av personalresurser, enligt redogörelsen nedan:

	2012	2013	2014	2015	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)
--	------	------	------	------	---

•Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)

ECFIN: 01 01 01 01, ENER 32.01.01, INFSO 09.01.01 (Huvudkontoret och kommissionens representationskontor)	0,1 (ENER) + 0,5 (ECFIN)	0,1 (ENER) + 0,1 ECFIN + 0,5 INFSO	0,1 (ENER) + 0,1 INFSO		
--	-----------------------------------	---	---------------------------------	--	--

• Extern personal (uttryckt i heltidsekvivalenter)²⁵

XX 01 02 01 (KA, INT, SNE – från ramanslag)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 02 02 (KA, INT, JED, LA och SNE vid delegationerna)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 04 yy ²⁶	Huvudkontor ²⁷	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
	Delegationer	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
XX 01 05 02 (KA, INT, SNE – Indirekt forskning)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
10 01 05 02 (KA, INT, SNE – Direkt forskning)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
Andra budgetrubriker (ange)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
TOTALT					

Beräkningen ska anges i heltal (eller med högst en decimal)

XX är det berörda politikområdet eller den berörda budgetavdelningen.

Personalbehoven ska täckas med personal inom de berörda generaldirektoraten 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:

²⁵ KA = kontraktanställda, INT = byråns anställda (Intérimaire), JED = Jeune Expert en Délégation (unga delegerade experter), LA = lokala aktörer, SNE = utstationerade nationella experter.

²⁶ Under taket för extern personal som finansieras med driftsanslag (före detta B/A-poster).

²⁷ I huvudsak för strukturfonder, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) och Europeiska fiskerifonden (EFF).

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Det är EIB som har huvudansvaret för driften, och kommissionens personal kommer därför att utföra följande uppgifter: - Förhandla om kontraktsmässiga överenskommelser etc. - Administrera budgetförfarandet (baserat på projektplanering som lämnas av EIB). - Bedöma den regelbundna information som lämnas av EIB och utarbeta rapporter till budgetmyndigheten, t.ex. rapporter i enlighet med punkt 49 i det interinstitutionella avtalet. - Delta i styrgruppens möten för att övervaka genomförandet. - Bokföring. - Kontakter med revisionsrätten, parlamentet och rådet. - Tillhandahålla riktlinjer för bidragsberättigande om enskilda projektfall till EIB.
Extern personal	Ej tillämpligt.

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen. Beloppen kommer att komma från återanvändning inom befintliga program.

3.3. Beräknad inverkan på inkomster

Räntor och andra inkomster som genereras av instrumentet, exempelvis avgifter som betalas av stödmottagarna och som mottagits till och med den 31 december 2013, får läggas till initiativets resurser. Efter den 1 januari 2014 ska inkomsterna återgå till unionens budget. I detta skede är det emellertid inte möjligt att beräkna flödet och tidpunkten för eventuella inkomster.

- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ påverkan på egna medel
 - ☒ påverkan på diverse inkomster

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Inverkan av förslaget/initiativet ²⁸					
		2012	2013	2013	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	
Artikel							

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

²⁸

När det gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska de belopp som anges vara nettobelopp, dvs. bruttobelopp efter avdraget på 25 procent för uppbörds-kostnader.

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.