



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.3.2012
COM(2012) 665 final/2

2011/0302 (COD)

CORRIGENDUM: Annule et remplace le document COM(2011) 665 final du 19.10.2011, le document COM (2011) 665 final/2 du 14.11.2011 (CS, DA, DE, EN, FI, FR, GA, LV, MT) et le document COM (2011) 665 final/3 du 25.11.2011 (NL)
Concerne toutes les versions linguistiques

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa

{SEC(2011) 1262 final}
{SEC(2011) 1263 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Den 29 juni 2011 antog kommissionen ett förslag till nästa fleråriga budgetram för perioden 2014–2020¹ – *En budget för Europa 2020*. I sitt förslag beslutade kommissionen att föreslå ett nytt integrerat instrument för investering i sådan infrastruktur som EU prioriterar inom transport, energi och telekommunikation – ”Fonden för ett sammanlänkat Europa”.

Smarta, hållbara och fullt sammanlänkade transport- och energinät samt digitala nät är en nödvändig förutsättning för att den inre marknaden ska kunna fullbordas. Dessutom kan investeringar i viktig infrastruktur med högt mervärde för EU öka Europas konkurrenskraft i ett svårt ekonomiskt läge som präglas av långsam tillväxt och åtstramade offentliga budgetar. Slutligen är sådana investeringar i infrastruktur också avgörande för att EU ska kunna uppfylla sina mål för hållbar tillväxt som ingår i Europa 2020-strategin och EU:s ”20-20-20”-mål i fråga om energi- och klimatpolitik².

I denna förordning fastställs bestämmelserna för FSE. Den bygger på förberedelserna av översynen av de politiska ramarna för alla tre sektorerna (transport, energi och telekommunikation) för nästa fleråriga budgetram (2014–2020). Nya riktlinjer föreslås för varje sektor i linje med FSE och i enlighet med artikel 170 i EUF-fördraget. De reviderade riktlinjerna för transporter, energi och telekommunikationer å ena sidan och FSE å den andra utgör därför ett sammanhängande lagstiftningspaket.

Under den senaste tioårsperioden har utgifterna för infrastruktur i Europa minskat mer och mer. Den ekonomiska och finansiella krisen har emellertid inneburit förnyat intresse när det gäller behoven av investering i infrastruktur. Under den ekonomiska krisen har riktade investeringar i modernisering eller konstruktion av infrastruktur varit ett viktigt inslag i EU:s och medlemsstaternas stimulans- och återhämtningsplaner, som ett sätt att understödja den sammanlagda efterfrågan och samtidigt säkra avkastningen på lång sikt av använda medel. Framför allt har krisen visat att infrastruktur är avgörande för Europas ekonomiska framtid.

En verkligt integrerad inre marknad skulle inte vara möjlig om inte alla delar som ingår kan kopplas ihop utan skarvar, vilket också påpekades i Montirapporten³. Transportförbindelser, elnät och bredbandsnät är av avgörande betydelse för en välfungerande integrerad ekonomisk region och för dess sociala och territoriella sammanhållning. Trots att reglerna integreras mer och mer inom EU och marknaderna blir mer integrerade, allra senast inom energisektorn i samband med att det tredje paketet för avreglering antogs och trädde i kraft, släpar den fysiska sammanlänkningen över gränserna efter. Förbindelser saknas, framför allt i de nya medlemsstaterna, vilket skapar skiljelinjer mellan Europeiska unionens centrum och dess

¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – *En budget för Europa 2020*, 29 juni 2011, KOM(2011) 500 slutlig.

² Minskning av utsläppen av växthusgaser med 20 %, andel förnybar energi i EU:s slutliga energiförbrukning på 20 % samt ökning av energieffektiviteten fram till 2020 med 20 %.

³ *En ny strategi för den inre marknaden – i ekonomins och samhällets tjänst för Europa*, rapport från Mario Monti till Europeiska kommissionens ordförande, 9 maj 2010, s. 64–65.

randområden, och hämmar utvecklingen av handeln inom unionen och av nya ekonomiska sektorer som t.ex. e-handel.

Betydande investeringsbehov har konstaterats. Beträffande energisektorn identifieras i den föreslagna förordningen om riktlinjer för genomförandet av prioriteringar för europeisk energiinfrastruktur (nedan kallade riktlinjer transeuropeisk energiinfrastruktur) tolv prioriterade korridorer och områden för infrastruktur, fyra för varje sektor, transport av el och gas, samt utbyggnad av smarta nät, motorvägar för elektricitet och gränsöverskridande koldioxidnät. För energisystemet i Europa skulle investeringar motsvarande omkring en biljon euro behövas fram till 2020, varav uppskattningsvis ungefär 200 miljarder euro behöver investeras bara i el- och gasnät av europeisk betydelse. Av dessa investeringar i sin helhet bör 100 miljarder euro komma från marknaden utan stöd, medan det för resterande 100 miljarder euro kommer att krävas offentliga åtgärder för att uppbåda de investeringar som krävs.

Inom transportsektorn har ett europatäckande ”stomnät” identifierats med hjälp av en alleuropeisk planeringsmetod. I detta stomnät med korridorer, där gods och personer transporteras effektivt och med låga utsläpp, utnyttjas befintlig infrastruktur intensivt. Genom att felande länkar kompletteras, flaskhalsar undanröjs och effektivare tjänster används i multimodala kombinationer kommer huvuddelen av transportflödena på den inre marknaden att kunna hanteras. Kostnaden för att få EU:s infrastruktur att svälja efterfrågan på transporter har beräknats till över 1,5 biljoner euro för 2010–2030, för hela transportnätet i EU:s medlemsstater. För att färdigställa de transeuropeiska transportnäten krävs ungefär 500 miljarder euro fram till 2020, varav 250 miljarder euro skulle behövas för att komplettera felande länkar och undanröja flaskhalsar på stomnätet.

För telekommunikationsnäten är undanröjandet av (digitala) flaskhalsar som hindrar fullbordandet av den digitala inre marknaden ett huvudmål. Detta innebär att hela bredbandsnätet måste förbättras generellt och att plattformar för infrastruktur för digitala tjänster upprättas som möjliggör en konsekvent digital utbyggnad av europeiska offentliga tjänster. Dessa nät, både fysiska och tjänstebaserade, är en grundförutsättning för smart tillväxt. Enligt den digitala agendan bör alla EU-medborgare ha tillgång till vanligt bredband senast 2013 och till snabbt och ultrasnabbt bredband senast 2020. I september 2010 presenterade kommissionen de åtgärder som krävs för att mobilisera de investeringar på upp till 270 miljarder euro som krävs för att alla europeiska hushåll och företag ska få ultrasnabbt bredband senast 2020. En del av dessa investeringsbehov kommer under rådande omständigheter att täckas av den privata sektorn. För att dessa mål ska kunna uppnås behövs investeringar på uppskattningsvis upp till 270 miljarder euro. Utan insatser från unionen förväntas de privata investeringarna emellertid inte bli mer än 50 miljarder euro fram till 2020. Detta leder till ett investeringsgap på upp till 220 miljarder euro. Eftersom de sociala fördelarna med investeringar i digital infrastruktur överstiger de privata incitamenten för investering med stor marginal krävs riktade offentliga insatser för att stimulera marknaden.

Den analys som kommissionens enheter gjorde i samband med förberedelserna av denna förordning visade att även om marknaden och de nationella budgetarna förväntas spela en viktig roll för utbyggnaden av den infrastruktur som krävs, genom lämpliga mekanismer för investeringar och prissättning, kommer vissa investeringar i infrastruktur inte att ske eller försenas långt efter 2020, om EU inte agerar. Därför behövs avsevärda resurser från EU:s budget i nästa fleråriga budgetram för att säkerställa att EU:s prioriteringar på infrastrukturuområdet verkligen kan fullföljas.

I syfte att öka genomslagskraften för EU:s budgetmedel föreslår kommissionen att mer systematiskt utnyttja innovativa finansieringsinstrument som alternativ till den traditionella bidragsfinansieringen och därmed uppfylla återstående finansieringsbehov för strategiska investeringar. En viktig egenskap hos innovativa finansieringsinstrument är att de ger större multiplikatoreffekt för EU:s budget än traditionella instrument genom att underlätta och dra till sig annan offentlig och privat finansiering för projekt som ligger i EU:s intresse. De stimulerar till investeringar och förstärker därmed EU-budgetens genomslagskraft.

På grundval av erfarenheterna av finansieringsinstrument i samband med den nuvarande budgetramen som utarbetats i samarbete med Europeiska investeringsbanken (EIB), t.ex. instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet, föreslår kommissionen att en betydande del av insatserna genom FSE görs med hjälp av finansieringsinstrument. Framför allt kommer Europa 2020-initiativet för projektobligationer⁴ att användas som ett sätt att säkra investeringsresurser för infrastrukturprojekt av stort strategiskt intresse för EU.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1 Samråd och expertutlåtande

Denna förordning bygger på omfattande samråd med berörda parter, EU:s institutioner och organ, medlemsstater, regionala eller lokala myndigheter, arbetsmarknadens parter och näringslivet, akademiska sakkunniga och internationella institutioner. Resultaten av utvärderingar efter halva tiden av programmen för 2007–2013 samt en lång rad studier och expertutlåtanden har också använts.

Bidragen från berörda parter handlade bl.a. om följande avseende de tre sektorerna.

Samråden visade att det finns bred enighet om att ökat EU-stöd krävs för att utvecklingen av infrastruktur med europeiskt mervärde ska kunna påskyndas.

Berörda parter efterlyste en större hävstångsverkan för EU:s finansiering av de politiska målen för de transeuropeiska näten, t.ex. genom ökad samordning mellan olika finansieringsinstrument som Sammanhållningsfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), programmen för de transeuropeiska näten och EIB:s insatser.

Ett bredare spektrum av tillgängliga finansieringsinstrument anses av de berörda parterna vara ett sätt att bättre anpassa stödet till ett projekts särskilda behov, möjliggöra effektiv projektstrukturering och attrahera nya investerare. Det planerade initiativet för projektobligationer är särskilt lämpligt för större investeringar inom ramen för FSE.

2.2 Konsekvensbedömning

⁴ KOM(2011) XXX om inledningen av en pilotfas för Europa 2020-initiativet för projektobligationer.

Förslaget till förordning har varit föremål för en konsekvensbedömning rörande möjliga alternativ för genomförandet av FSE som ett politiskt initiativ, dvs. alternativ beträffande utformningen av de operativa bestämmelserna för FSE. Konsekvensbedömningen utgick från det övergripande målet för FSE enligt meddelandet om den fleråriga budgetramen *En budget för Europa 2020*⁵ – att påskynda den infrastrukturutveckling som EU behöver för att uppnå målen i Europa 2020-strategin och ”20-20-20”-målen för energi och klimatförändring – och drog nytta av resultaten av samråden med aktörer och av utvärderingarna av nuvarande EU-program för finansiellt stöd till TEN-utveckling.

Konsekvensbedömningen av de strategiska alternativ som är möjliga har framför allt varit inriktad på hur följande två specifika mål uppnås mest effektivt, ändamålsenliga och konsekvent:

1) Öka hävstångseffekten av EU:s medel – genom att fastställa former, metoder och regler för finansiering som garanterar maximal hävstångseffekt när det gäller att locka offentliga och privata investeringar till projekt med anknytning till Europa och den inre marknaden, särskilt prioriterade nät som måste upprättas senast 2020 och där det finns störst garanti för ett europeiskt mervärde, inbegripet, i förekommande fall, de som kan genomföras i tredjeland.

2) Göra det lättare att i god tid genomföra projekt som medfinansieras av EU – genom att fastställa mekanismer för övervakning och utvärdering som belönar goda resultat och bestraffar ineffektiv användning av EU-medel.

Samtidigt var man vid utvärderingen av de strategiska alternativen tvungen att beakta två tillhörande övergripande strategiska mål för unionen. Å ena sidan, att uppfylla de sektorsspecifika strategiska målen när det gäller infrastruktur i den mening som avses i artiklarna 170 och 171 i EUF-fördraget, och å andra sidan att förenkla EU:s finansieringsregler genom att utnyttja synergieffekter inom och mellan sektorer, där kommissionen gjort ett tydligt åtagande⁶. Eftersom dessa två strategiska mål emellertid inte är helt kompatibla blev sökandet efter rätt balans mellan överensstämmelse med sektorernas strategiska mål och maximering av synergieffekter en huvudprincip vid bedömningen av alternativen för definitionen av de operativa bestämmelserna för FSE.

Nio strategiska huvudalternativ övervägdes inledningsvis, med utgångspunkt i den centrala principen för kommissionens beslut att föreslå inrättandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa, nämligen att förenkla den befintliga ramen för EU-finansiering genom att utnyttja sektoriella synergier. De strategiska alternativen byggde på kombinationer av scenarier motsvarande tre grundläggande alternativ för förenkling av finansiella regler – minimal, maximal och variabel (eller ”à la carte”) harmonisering av sektorsreglerna – på de två områdena för strategiska insatser motsvarande de två viktigaste specifika målsättningar som tidigare konstaterats – investeringsstimulans och programgenomförande.

De olika alternativen låg således mellan två ytterligheter. I den ena minimiharmonisering av både investeringsstimulans och programgenomförande som avsåg en situation där helt distinkta, specifika regler och strukturer skulle inrättas för att tillhandahålla EU-stöd enligt

⁵ KOM(2011) 500.

⁶ Kommissionens meddelande om översyn av budgeten (KOM(2010) 700), om smart lagstiftning (KOM(2010) 543), och om en budget för Europa 2020 (KOM(2011) 500).

FSE inom varje sektor. I den andra ytterligheten fanns det alternativ som kännetecknas av maximal harmonisering av regler för både investeringsstimulans och programgenomförande, avseende en situation där de tre sektorerna skulle ha alltigenom gemensamma finansiella bestämmelser och strukturer för programförvaltning för användningen av medel genom FSE. Mellan dessa extremer avsåg de återstående alternativen situationer där sektorerna delade vissa regler och strukturer medan andra var distinkta och sektorsspecifika, dvs. kombinationer av maximal eller variabel harmonisering av reglerna inom ett område för strategiska insatser och variabel eller minimal harmonisering av sektorsreglerna på det andra området.

Bedömningen av konsekvenserna av dessa alternativ, med avseende på förverkligandet av de mål som betonats tidigare, har lett till slutsatsen att två av de lösningar som övervägts bäst kan säkerställa att FSE genom operativa bestämmelser kan stödja en snabbare utveckling av infrastruktur av EU-intresse.

– Det strategiska alternativ med variabel harmonisering av bestämmelserna – dvs. med ett antal gemensamma regler och ett antal sektorsspecifika – både i fråga om investeringsstimulans och programgenomförande – skulle vara det bästa alternativet med tanke på överensstämmelse med EU:s alla relevanta strategiska mål.

– Det strategiska alternativ där variabel harmonisering av reglerna för investeringsstimulans väljs med maximal harmonisering av reglerna för programgenomförande kan visa sig vara effektivare ur ett kostnadsperspektiv.

Det andra alternativet kan emellertid ha en negativ inverkan på längre sikt med avseende på kapaciteten att reagera på sektorspecifika situationer, särskilt när det gäller planeringen av medel och som, på lång sikt, kan motverka ursprungliga kostnadsminskningar. Därför drogs så småningom slutsatsen att en viss grad av sektoriell flexibilitet också när det gäller att definiera reglerna för FSE på området för programgenomförande skulle vara det bästa alternativet för att säkra FSE-målen.

De bestämmelser om användningen av medel inom ramen för FSE som ingår i de aktuella förordningarna har utarbetats på grundval av de överväganden och slutsatser som lyfts fram i ovan nämnda konsekvensbedömning.

2.3 FSE:s mervärde för EU

Samrådet med berörda parter och analysen i konsekvensbedömningen har visat att mervärdet av FSE som gemensam finansieringsram är fyrfaldigt:

- (1) En gemensam ram skulle förenkla EU:s rättsliga ram för finansiering av TEN-infrastruktur. Den skulle också säkerställa en enhetlig strategi för finansieringen av EU-projekt för alla tre sektorerna.
- (2) Samtidigt skulle en enda fond för infrastruktur och budgetram skapa en enhetlig, översiktlig och tillförlitlig metod för EU-finansiering, och skulle därmed få en enorm potential för att locka ytterligare finansiering från den privata sektorn. Finansieringsinstrument skulle finnas tillgängliga på ett centraliserat och samordnat sätt, vilket skulle locka och effektivisera förhållandet till privata investerare och deltagande finansinstitut.
- (3) Dessutom skulle det gradvis ökande ömsesidiga beroendet mellan projekt för ekonomisk infrastruktur, nätverk och sektorer göra det möjligt att uppnå

stordriftsfördelar. Med en integrerad ram för EU-finansiering av infrastruktur skulle det gå att utnyttja sektorsövergripande synergieffekter för utveckling och genomförande av projekt, vilket skulle möjliggöra kostnadsbesparingar och/eller effektivare utnyttjande och högre avkastning.

- (4) Sist men inte minst bygger en gemensam ram på utbyte av erfarenheter och bästa praxis mellan olika sektorer, vilket möjliggör högre effektivitet och verkningsgrad hos EU-finansieringen inom alla sektorer.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER PÅ FÖRSLAGET

Transeuropeiska nät omfattas av artikel 170 i EUF-fördraget som fastställer följande: 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”.

I meddelandet om översyn av budgeten framhåller kommissionen vikten av att använda EU:s budget för att ”fylla luckor som dynamiken i utformningen av den nationella politiken skapat, vilket är mest uppenbart när det gäller att lösa gränsöverskridande problem på områden som infrastruktur, rörlighet, territoriell sammanhållning [...] – luckor som annars skulle skada EU:s intressen som helhet”⁷. Vid planering och finansiering av infrastruktur tenderar medlemsstaterna att prioritera projekt som är högst relevanta på nationell nivå, och dessa är inte alltid desamma som gränsöverskridande projekt med större mervärde för medborgarna generellt i EU⁸. EU:s och medlemsstaternas sammanlagda utgifter för bör vara effektiva, säkerställa en tillfredsställande investeringsnivå och främja synergier.

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.

⁷ KOM(2010) 700, s. 5.

⁸ Se konsekvensbedömningar för reviderade riktlinjer för transeuropeiska transportnät, SEK(2011) xxx, för reviderade riktlinjer för transeuropeiska energinät, SEK(2011) xxx och för riktlinjer för e-TEN, SEK(2011) xxx.

4. BUDGETKONSEKVENSER

I kommissionens förslag till nästa fleråriga budgetram föreslås bl.a. 50 miljarder euro⁹ för perioden 2014–2020, varav 10 miljarder euro som avsätts för transportinfrastruktur inom Sammanhållningsfonden.

FSE	40 miljarder euro
• Energi	9,1 miljarder euro
• Transport	21,7 miljarder euro
• Telekomunikationer/digital kommunikation	9,2 miljarder euro
Öronmärkta belopp i Sammanhållningsfonden för transportinfrastruktur	10 miljarder euro
Totalt	50 miljarder euro

Erfarenheter i samband med nuvarande budgetram visar att många medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden har svårt att utforma och genomföra komplexa projekt för gränsöverskridande transportinfrastruktur. Inför nästa fleråriga budgetram föreslår kommissionen därför att medan Sammanhållningsfonden fortsätter att stödja de medlemsstater vars bruttonationalinkomst (BNI) per invånare understiger 90 % av genomsnittet i EU-27 med investeringar i transeuropeiska transportnät och miljö kommer en del av Sammanhållningsfonden (10 miljarder euro) att användas för att finansiera transportprojekt i stomnätet för transporter i medlemsstater som är berättigade till bidrag från Sammanhållningsfonden inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa.

5. SAMMANFATTNING AV INNEHÅLLET I FÖRORDNINGEN

5.1 En enda ram för investering i EU:s prioriteringar för infrastruktur

Tidigare erfarenheter av finansiering av infrastruktur genom TEN-ramar, Europeiska energiprogrammet för återhämtning och sammanhållnings- och strukturfonderna visar att EU kan ge ett mervärde till infrastruktur. Berörda parter är eniga om att Europa i ett scenario med oförändrade förhållanden eventuellt inte i tid kan mobilisera de investeringar som krävs för att modernisera sin infrastruktur och komplettera felande länkar.

Till följd av den ekonomiska krisen kämpar medlemsstaterna med den nödvändiga konsolideringen av sina offentliga budgetar. Kapitalutgifter ofta har skurits ned avsevärt, med avbrutna eller försenade utgifter för projekt för investeringar i infrastruktur. Samtidigt är utsikterna för ökade investeringar från privata källor osäkra. Genomförandet av nödvändiga infrastrukturprojekt försenas eller hindras, förutom av finansieringsbegränsningar, även av juridiska hinder. Mot denna bakgrund verkar nuvarande EU-ram för finansiering av infrastruktur inte vara tillräcklig för en effektiv lösning. Finansieringen är uppsplittrad mellan

⁹ Alla belopp i 2011 års fasta priser. Motsvarande belopp i löpande priser återfinns i finansieringsöversikten för rättsakten.

alltför många program, vilket förhindrar ett fullt utnyttjande av synergier mellan program och sektorer.

Vid omarbetningen av sin strategi för finansiering av infrastruktur har kommissionen eftersträvat följande mål:

- Säkerställa att viktig prioriterad nätinфраstruktur inom sektorerna energi, transport och IKT genomförs kostnadseffektivt och i tid, i enlighet med paketet för energiinfrastruktur, vitboken för konkurrenskraftiga och hållbara transporter¹⁰ och den digitala agendan för Europa.
- Maximera synergier mellan programmen för energi, transport och IKT så att finansieringen följer en sammanhängande politisk strategi och projekten väljs ut enligt tydliga harmoniserade kriterier.
- Stärka EU-fondernas kapacitet att uppbåda andra offentliga eller privata medel så att de sammanlagda resurser som mobiliserats räcker för att uppfylla de beräknade investeringsbehoven fram till 2020.
- Säkerställa att urval, uppföljning och övervakning av projekt sker på ett optimalt sätt så att EU-finansieringen är välriktad, ger störst genomslagskraft och används mest effektivt.

Motivet för en gemensam rättslig grund för finansiellt stöd för tre skilda sektorer med olika strategiska ramar ligger i möjligheten att utnyttja synergier mellan olika sektorer, vilket bottnar i gemensamma frågor avseende finansieringen av genomförandet av annars mycket olika strategiska mål. Mervärdet av en gemensam ram skulle vara fyrfaldigt.

En gemensam ram skulle förenkla EU:s rättsliga ram för finansiering av TEN-infrastruktur. Den skulle också säkerställa en enhetlig strategi för finansieringen av EU-projekt för alla tre sektorerna. Såsom tidigare påpekats är EU:s budgetram för infrastruktur för närvarande ganska komplicerad, främst beroende på antalet befintliga lagtexter och dessa texters olikartade beskaffenhet. Förenkling av reglerna är ett av nyckelorden i den nya strategi som kommissionen föreslår när det gäller EU:s budgetutgifter.

Samtidigt skulle en enda budgetram för infrastruktur och fond skapa en enhetlig, översiktlig och tillförlitlig metod för EU-finansiering, och skulle därmed få en enorm potential för att locka ytterligare finansiering från den privata sektorn. Finansieringsinstrument skulle finnas tillgängliga på ett centraliserat och samordnat sätt, vilket skulle locka och effektivisera förhållandet till privata investerare och deltagande finansinstitut.

Dessutom skulle det gradvis ökande ömsesidiga beroendet mellan projekt för ekonomisk infrastruktur, nätverk och sektorer göra det möjligt att uppnå stordriftsfördelar. Med en integrerad ram för EU-finansiering av infrastruktur skulle det gå att utnyttja sektorsövergripande synergieffekter för utveckling och genomförande av projekt, vilket skulle möjliggöra kostnadsbesparingar och/eller effektivare utnyttjande och högre avkastning.

¹⁰ KOM(2011) 144.

Sist men inte minst skulle en gemensam ram göra det möjligt att utbyta erfarenheter och bästa praxis mellan olika sektorer, och därmed möjliggöra högre effektivitet och verkningsgrad hos EU-finansieringen inom alla sektorer.

5.2 Förenklingsåtgärder och överensstämmelse med befintliga regler

Förenkling av reglerna är ett av nyckelorden i den nya strategi som kommissionen föreslår när det gäller EU:s budgetutgifter. Den gemensamma FSE-ramen leder till förenkling av EU:s rättsliga ram för finansiering av TEN-infrastruktur. En enda lagtext reglerar EU:s finansiering av projekt för transport- och energinät samt digitala nät.

Även om sektorerna är olika beträffande teknik, finansiering och reglering har de tillräckligt mycket gemensamt för att en verklig förbättring i förhållande till de olika instrument som finns i nuläget ska kunna komma ifråga. Samtidigt innehåller förslaget särskilda regler som krävs för det övergripande målet med FSE – att påskynda och bättra rikta flödet av offentliga EU-pengar till viktiga infrastrukturprojekt av EU-intresse.

Med den nuvarande texten införs förenklningar, särskilt i fråga om följande:

- Anpassning av indikatorer för Europa 2020-strategins mål.
- Flexibilitet i fråga om budgetanslag.
- Centraliserad förvaltning för de tre sektorerna, eventuellt med genomförande via ett genomförandeorgan.
- Gemensamma finansieringsinstrument.
- Gemensamma tilldelningskriterier.
- Gemensamma villkor för finansiellt stöd.
- Översiktlighet genom gemensamma årliga arbetsprogram – viktigt för sektorn – och gemensamma kommittén – viktigt för medlemsstaterna.

Dessutom har fullständig överensstämmelse med nuvarande och framtida budgetförordningar säkerställts. Beträffande eventuella undantag är de antingen tillåtna enligt relevant lagtext eller så finns prejudikat.

5.3 Starkare tonvikt på finansieringsinstrument

FSE ska komplettera EU:s direktstöd med finansieringsinstrument för att optimera finansieringens genomslagskraft. Genom finansieringsinstrumentens höga multiplikatoreffekter (som t.ex. kan vara så höga som upp till 1:15–1:20) underlättas tillgången till kapital för stora investeringar. Ökad användning av finansieringsinstrument kommer, tillsammans med framgångsrik absorption av direkt EU-stöd (vilket erfors i samband med Europeiska energiprogrammet för återhämtning och TEN-T-programmet), att bidra avsevärt till att minska riskerna för projektansvariga och därmed säkerställa genomförandet av projekt av gemensamt intresse.

Uppgiften är dessutom att skapa ett klimat som uppmuntrar till privata investeringar och att ta fram instrument som drar till sig specialiserade infrastrukturinvestorer. För att vara så effektiva som möjligt måste sådana instrument syfta till att minska riskerna genom att diversifiera portföljen med potentiella projekt. Maximal diversifiering kan åstadkommas genom inriktning på flera sektorer i en lång rad länder. Detta kan bäst uppnås på europeisk nivå och på grundval av väldefinierade korridorer och särskilt utvalda investeringsområden. Därför bör de flesta finansieringsinstrument vara gemensamma för alla sektorer. Det är dock inte uteslutet att vissa finansieringsinstrument kan komma att utvecklas för att täcka de särskilda behoven i en enskild sektor.

På grundval av analyser som gjorts under den förberedande fasen för denna förordning bedömer kommissionen att det finansiella stödet till bredband i första hand skulle bygga på finansieringsinstrument, medan de budgetresurser som krävs för finansieringsinstrument för transport och energi inte bör överstiga 2 miljarder respektive 1 miljard euro. Dessa uppskattningar ska inte ses som bindande tak eftersom mängden EU-medel som anslås till finansieringsinstrument justeras varje år på grundval av en bedömning av den projektplanering som utförs genom finansiella intermediärer (t.ex. EIB i fråga om projektobligationer).

5.4 Fonden för ett sammanlänkat Europa i samband med nästa fleråriga budgetram

Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att vara en viktig beståndsdel i en agenda för EU:s tillväxt med inriktning på att öka EU:s tillväxtpotential på lång sikt. Fonden kommer att samordnas med andra insatser från EU:s budget, t.ex. "Horisont 2020" och sammanhållnings- och strukturfonderna.

När det gäller samordning med Horisont 2020 är det nödvändigt att garantera komplementaritet samtidigt som potentiella överlappningar undviks. Det är också viktigt att man vid samordningen mellan FSE och Horisont 2020 ser till att den forsknings- och innovationskedja som leder till utbyggnad av infrastruktur inte bryts. Det är särskilt viktigt vid en tidpunkt då betydande tekniska framsteg inom transport, energi och IKT kommer att behövas för att hjälpa EU att uppnå sina ambitiösa mål för Europa 2020-strategin. Allt stöd till forskning och innovation genom finansieringsinstrument kommer att ske via finansieringsinstrument som är förknippade med Horisont 2020.

När det gäller förhållandet till sammanhållnings- och strukturfonderna kommer sammanhållningspolitikens gemensamma strategiska ram och partnerskapskontrakt med medlemsstaterna att nära samordnas med de strategiska ramarna inom sektorerna för transport, energi och telekommunikationer. Riktlinjerna bygger på att sammanhållnings- och strukturfonderna levererar lokal och regional infrastruktur med kopplingar till prioriterad infrastruktur i EU, och därigenom sammanlänkar alla medborgare i hela EU.

Dessutom kommer Fonden för ett sammanlänkat Europa att vara en centralt förvaltd fond, med öronmärkta anslag för transport i Sammanhållningsfonden (10 miljarder euro i 2011 års priser). Vid tilldelningen av dessa 10 miljarder euro kommer största möjliga prioritet att ges åt projekt som respekterar de nationella anslagen inom Sammanhållningsfonden. Dessutom kommer dessa 10 miljarder euro att reserveras för medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, och medfinansieringen från unionens budget kommer att fastställas till samma nivå som Sammanhållningsfonden.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 172,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag¹¹,

efter översändande av förslaget till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Fonden för ett sammanlänkat Europa bör maximera potentialen för tillväxt genom synergier mellan transport-, energi- och telekommunikationspolitik och genomförandet av denna politik, och därmed effektivisera unionens insatser.
- (2) För en fullt fungerande inre marknad behövs modern, högeffektiv infrastruktur som förbinder Europa framför allt på områdena transport, energi och telekommunikationer. Dessa tillväxtbefrämjande länkar skulle förbättra tillgången till den inre marknaden och därmed bidra till en mer konkurrenskraftig marknadsekonomi, i linje med Europa 2020-strategins syften och mål¹⁴.
- (3) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn.

¹¹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹² EUT C [...], [...], s. [...].

¹³ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, *En digital agenda för Europa*, KOM(2010) 245 slutlig, 26.8.2010, s. 2.

- (4) Inrättandet av effektiva nät för transport- och energiinfrastruktur är en av de tolv nyckelåtgärder som kommissionen fastställde i sitt meddelande om inre marknadsakten¹⁵.
- (5) Kommissionen har åtagit sig att integrera klimatförändringar i unionens utgiftsprogram och att avsätta minst 20 % av unionens budget till klimatrelaterade mål. Det är viktigt att se till att åtgärder för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna samt förebyggande åtgärder och hantering av risker främjas vid utarbetande, utformning och genomförande av projekt av gemensamt intresse. Infrastrukturinvesteringar som omfattas av denna förordning bör bidra till att främja övergången till en ekonomi och ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och klimat- och katastroftålighet.
- (6) I Europaparlamentets resolution av den 8 juni 2011 om ”Investering i framtiden: en ny flerårig budgetram för ett konkurrenskraftigt och hållbart Europa för alla” betonades vikten av att se till att unionens digitala agenda snabbt genomförs samt att fortsätta arbetet för att senast 2020 uppfylla målet att ge alla unionsmedborgare tillgång till höghastighetsinternet, även i mindre utvecklade områden¹⁶. Parlamentet underströk även att investeringar i effektiv transportinfrastruktur spelar en mycket viktig roll för att Europa ska kunna försvara sin konkurrenskraft och bana väg för en långsiktig ekonomisk tillväxt efter krisen, och att de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) är nödvändiga för att den inre marknaden ska kunna fungera ordentligt och ger ett viktigt mervärde för unionen. Parlamentet uttryckte att det är starkt övertygat om att TEN-T följaktligen bör vara en huvudprioritet i nästa fleråriga budgetram och att en ökning av anslagen för TEN-T är nödvändigt i nästa fleråriga budgetram. Dessutom betonade Europaparlamentet behovet av att maximera EU-finansieringens effekter och den möjlighet som ges genom sammanhållnings- och strukturfonderna och finansiella instrument till att finansiera prioriterade nationella och gränsöverskridande europeiska nyckelprojekt för energiinfrastruktur och framhävde att det krävs betydande anslag från unionens budget för finansiella instrument på detta område.
- (7) Den 28 mars 2011 antog kommissionen vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*¹⁷. Vitboken syftar till att minska växthusgasutsläppen inom transportsektorn med 60 % fram till 2050 jämfört med 1990. När det gäller infrastrukturen syftar vitboken till att ett fullt fungerande och unionsomfattande multimodalt stomnät för TEN-T ska upprättas senast 2030. Vitboken syftar också till förbättrade prestanda i logistikkedjor med kombinerade transporter, bland annat genom bättre användning av transportmedel som i sig är mer resurseffektiva. Därför fastställs följande relevanta mål för TEN-T-politiken: 30 % av vägtransporterna på mer än 300 km bör senast 2030 flyttas över till andra transportmedel, och mer än 50 % senast 2050; den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg bör tredubblas senast 2030 och flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor bör ske med tåg senast 2050; alla centrala flygplatser bör senast 2050 anslutas till järnvägsnätet; alla hamnar bör anslutas till järnvägstransportnätet och om möjligt till inre vattenvägar.

¹⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Inre marknadsakten – Tolv åtgärder för att stimulera tillväxten och stärka förtroendet för inre marknaden ”Gemensamma insatser för att skapa ny tillväxt”, KOM(2011) 206 slutlig, 13.4.2011.

¹⁶ Europaparlamentets resolution 2010/2211(INI).

¹⁷ *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde*, KOM(2011) 144.

- (8) I sin resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter¹⁸ betonade Europaparlamentet att en effektiv transportpolitik kräver en finansieringsram som är anpassad till befintliga utmaningar. Därför bör de befintliga finansiella medlen för transport och rörlighet ökas. Europaparlamentet ansåg vidare att det är nödvändigt med inrättandet av en mekanism för att samordna användningen av olika transportfinansieringskällor, finansiering som är tillgänglig enligt sammanhållningspolitiken, offentlig-privata partnerskap eller andra finansieringsinstrument, såsom garantier.
- (9) I sina slutsatser av den 11 juni 2009 om en översyn av strategin för TEN-T¹⁹ bekräftade rådet (transport, telekommunikation och energi) behovet av att fortsätta att investera i transportinfrastruktur för att säkerställa att TEN-T för alla transportslag byggs ut på rätt sätt, som en grund för den inre marknaden och konkurrenskraften, den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen inom unionen och dess förbindelser med grannländer, med inriktning på det europeiska mervärdet. Rådet underströk behovet av att gemenskapen ställer de finansiella medel till förfogande som krävs för att stimulera investeringar i TEN-T-projekten och i synnerhet behovet av att jämka samman tillräckligt finansiellt stöd från TEN-T-budgeten till prioriterade projekt med gränsöverskridande inslag, vilkas slutdatum ligger bortom 2013, inom ramen för de institutionella begränsningarna enligt de finansiella planeringsramarna. Rådet anser att strategier för offentlig-privata partnerskap bör vidareutvecklas och stödjas i detta sammanhang, när så befinner lämpligt.
- (10) I riktlinjerna för TEN-T enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/2012 av den ...²⁰ kartläggs, på grundval av de mål som anges i vitboken, infrastrukturen för det transeuropeiska transportnätet, specificeras de krav som ska uppfyllas av denna och föreskrivs åtgärder för upprättandet av den. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätet fullbordas senast 2030.
- (11) Kommissionen uppskattar mot bakgrund av en analys av medlemsstaternas planer för transportinfrastruktur att investeringsbehoven inom transportsektorn uppgår till 500 miljarder euro för hela TEN-T-nätet för perioden 2014–2020, varav uppskattningsvis 250 miljarder euro kommer att behöva investeras i stomnätet för TEN-T. Med tanke på de resurser som finns på unionsnivå måste de projekt med störst europeiskt mervärde sättas i fokus för att önskad effekt ska kunna uppnås. Stödet bör därför inriktas på stomnätet (huvudsakligen korridorerna för stomnät) och på projekt av gemensamt intresse inom området trafikstyrningssystem (i synnerhet de system för flygledningstjänst som härstammar från Sesar och som kräver budgetmedel från unionen på omkring 3 miljarder euro).
- (12) Inom ramen för den översyn av TEN-T-politiken som inleddes i februari 2009 inrättades en särskild expertgrupp för att bistå kommissionen och ta tag i frågan om finansieringsstrategi och finansieringsperspektiv för TEN-T. Expertgrupp nr 5 drog nytta av erfarenheterna från externa experter inom olika områden – infrastrukturförvaltare, infrastrukturplanerare, nationella, regionala och lokala företrädare, miljöexperter, akademiker, och företrädare för den privata

¹⁸ Europaparlamentets resolution 2009/2096(INI).

¹⁹ Rådets dokument 10850/09.

²⁰ EUT L ..., s.

sektorn. Slutrapporten från expertgrupp nr 5²¹ antogs i juli 2010 och innehåller 40 rekommendationer, av vilka några har beaktats i detta förslag.

- (13) Erfarenheterna i samband med nuvarande budgetram visar att många medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden har stora svårigheter att i tid genomföra komplexa projekt för gränsöverskridande transportinfrastruktur med högt mervärde för unionen. För att förbättra resultaten av transportprojekt, särskilt gränsöverskridande sådana, med högt mervärde för unionen, bör därför en del av Sammanhållningsfonden (10 miljarder euro²²) överföras för att finansiera transportprojekt inom stomnätet för transporter i de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden att förbereda en rad lämpliga projekt i syfte att ge största möjliga prioritering till nationella anslag från Sammanhållningsfonden.
- (14) I meddelandet *Prioriteringar för energiinfrastrukturen för 2020 och framåt – Förslag för ett integrerat europeiskt energinätverk* som antogs i november 2010²³ kartlade kommissionen de prioriterade korridorer som krävs för att unionen ska kunna nå sina ambitiösa energi- och klimatmål senast 2020 och fullborda den inre marknaden för energi, säkerställa försörjningstrygghet, möjliggöra integrering av förnybara energikällor och förbereda näten för fortsatt minskade utsläpp av koldioxid från energisystemet efter 2020.
- (15) Det krävs stora investeringar för att modernisera och bygga ut Europas energiinfrastruktur och förbinda nät över gränserna för att unionens energi- och klimatpolitiska mål för konkurrenskraft, hållbarhet och försörjningstrygghet ska kunna uppnås på ett kostnadseffektivt sätt. De beräknade investeringsbehoven i energiinfrastruktur fram till 2020 uppgår till 1 biljon euro, varav ungefär 200 miljarder euro för infrastruktur för överföring och lagring av el och gas av europeisk betydelse. Bland projekten av europeisk betydelse riskerar investeringar på omkring 100 miljarder euro att inte genomföras på grund av hinder som är förknippade med tillståndsgivning, reglering och finansiering.
- (16) Eftersom det är brådskande att bygga framtidens energiinfrastruktur och med tanke på de avsevärt större investeringarna jämfört med tidigare krävs en stegvis förändring av hur stödet till energiinfrastruktur fungerar på EU-nivå. I slutsatserna²⁴ från mötet den 28 februari 2011 godkände rådet (transport, telekommunikation och energi) energikorridorerna som en prioritering för Europa.
- (17) Den 4 februari 2011 uppmanade Europeiska rådet²⁵ kommissionen att effektivisera och förbättra förfarandena för tillstånd och att främja ett regelverk som är attraktivt för investeringar. Rådet underströk att marknaden måste stå för huvuddelen av investeringarna och att kostnaderna kommer att återfås genom avgifter. Europeiska rådet erkände att projekt som är motiverade med

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf.

²² I 2011 års priser.

²³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén *Prioriteringar för energiinfrastrukturen för 2020 och framåt – Förslag för ett integrerat europeiskt energinätverk*, KOM(2010) 677 slutlig, 17.11.2010.

²⁴ Rådets dokument 6950/11.

²⁵ EUCO 2/1/11.

tanke på trygg energiförsörjning och solidaritet, men inte kan locka till sig marknadsbaserad finansiering, kräver offentlig finansiering.

- (18) I Europaparlamentets och rådets förordning XXX/2012 av den ... [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur]²⁶ definieras prioriteringar för transeuropeisk energiinfrastruktur som bör genomföras senast 2020 för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås; den fastställer regler för identifiering av projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar, inför åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet kriterier för allmänt berättigande för sådana projekt till finansiellt stöd från unionen.
- (19) Infrastrukturen för telekommunikation blir i allt större utsträckning internetbaserad, med starka kopplingar mellan bredbandsnät och digitala tjänster. Internet håller på att bli den dominerande plattformen för kommunikation, tjänster och affärsverksamhet. Därför är transeuropeisk tillgång till snabbt internet och digitala tjänster avgörande för ekonomisk tillväxt och den inre marknaden.
- (20) Moderna fiberbaserade nät för internetanslutning är en avgörande infrastruktur för framtiden med avseende på konnektiviteten för europeiska företag, i synnerhet små och medelstora företag som vill använda datormoln i syfte att förbättra kostnadseffektiviteten.
- (21) Europa 2020-strategin²⁷ uppmanar till genomförandet av den digitala agendan för Europa²⁸ som fastställer en stabil rättslig ram som stimulerar investeringar i en öppen och konkurrenskraftig infrastruktur för höghastighetsinternet och därmed förknippade tjänster. I juni 2010 godkände Europeiska rådet den digitala agendan för Europa och uppmanade alla institutioner att delta i dess fullständiga genomförande²⁹.
- (22) Den 31 maj 2010 fastställde rådet att Europa bör lägga de resurser som krävs på utvecklingen av en digital inre marknad som baseras på snabbt och ultrasnabbt internet och interoperabla tillämpningar, och konstaterade att effektiva och konkurrenskraftiga investeringar i nästa generation bredbandsnät kommer att vara viktiga för innovation, konsumenters valfrihet och för unionens konkurrenskraft och skulle kunna ge bättre livskvalitet, tack vare bättre hälso- och sjukvård, säkrare transporter, nya möjligheter på medieområdet och förenklad tillgång till varor och tjänster, i synnerhet över gränser³⁰.
- (23) De privata incitamenten att investera i mycket snabba bredbandsnät verkar vara mindre än nyttan för samhället som helhet. För att den digitala agendans mål med snabbt internet för alla europeiska medborgare och företag ska kunna uppfyllas krävs investeringar på uppskattningsvis upp till 270 miljarder euro. Utan insatser från unionen förväntas de privata investeringarna

²⁶ EUT L ..., s.

²⁷ KOM(2010) 2020 slutlig, 3.3.2010.

²⁸ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, *En digital agenda för Europa*, KOM(2010) 245 slutlig/2, 26.8.2010.

²⁹ Europeiska rådets slutsatser om en ny europeisk strategi för sysselsättning och tillväxt – Slutlig utformning och genomförande av Europa 2020-strategin, 17 juni 2010.

³⁰ Rådets slutsatser om *En digital agenda för Europa* – det 3017:e mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) i Bryssel den 31 maj 2010.

emellertid inte bli mer än 50 miljarder euro fram till 2020. Det investeringsgap som därigenom uppstår är en allvarlig flaskhals för utbyggnaden av infrastruktur, samtidigt som den digitala inre marknaden bygger på att alla medborgare är anslutna via framtidens infrastruktur.

- (24) Det är nödvändigt att utveckla ett starkt och sammanhängande nät som täcker hela EU för digital leverans av tjänster i allmänhetens intresse, där både offentliga aktörer och det civila samhället deltar på nationell och regional nivå, och det är därför viktigt att sörja för en strukturerad EU-finansiering av kostnaderna för system och programvaruutveckling, samt för underhåll av en motståndskraftig hubb för sådana nät, med bara inhemska kostnader kvar för de nationella operatörernas budgetar.
- (25) Flera metoder för genomförande är nödvändiga och de kräver olika finansieringsnivåer för att unionens ekonomiska bistånd ska kunna öka i effektivitet och genomslagskraft, privata investeringar uppmuntras, och de särskilda kraven för enskilda projekt tillgodoses.
- (26) På telekommunikationsområdet kommer vissa plattformar för bastjänster för säkerställande av transeuropeisk interoperabilitet att behöva mer stöd från unionen, i synnerhet i inledningsfasen, samtidigt som principen om medfinansiering måste respekteras.
- (27) För att säkerställa interoperabilitet över gränserna vid utbyggnaden av storskaliga infrastrukturprojekt, särskilt när det gäller bastjänster, kan kommissionen, medlemsstaterna och/eller deras stödmottagare komma att behöva genomföra upphandling och installation av utrustning samtidigt. I sådana fall kan det finansiella stödet från unionen behöva fördelas på upphandlingar som utförs av de som tillhandahåller infrastrukturen i medlemsstaterna, antingen för deras egen räkning eller i samarbete med kommissionen. Bestämmelserna möjliggör också flera leverantörer, vilket kan behövas för bland annat flerspråkiga lösningar, för att säkra försörjningstrygghet och/eller införa nätredundans som krävs för att eliminera avbrottstid i infrastrukturnäten som kan uppstå till följd av avbrott på ett enda ställe.
- (28) Generiska tjänster inom områden av allmänt intresse (som bastjänster) drabbas ofta av en hög grad av marknadsmisslyckanden. De områden som ska finansieras är förknippade med tillhandahållandet av offentliga tjänster (e-hälsa, e-identitet, e-upphandling, storskalig utbyggnad och interoperabilitet) och är därmed inte kommersiellt sett på en startnivå. Dessutom, om endast bastjänster finansieras, skulle utmaningen vara att skapa de rätta incitamenten på medlemsstatsnivå och regional nivå för att faktiskt införa tjänster av allmänt intresse. Detta beror i synnerhet på bristande incitament på nationell nivå att ansluta nationella system till bassystemet (dvs. utveckla förutsättningar för interoperabilitet och gränsöverskridande tjänster) samt på att privata investerare inte ensamma skulle garantera utbyggnaden av tjänster inom interoperabla ramar.
- (29) I de digitala riktlinjerna som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/2012 av den ...³¹ [riktlinjer för INFSO] identifieras processen och kriterierna för finansiering och även de olika investeringskategorierna.
- (30) Horisont 2020 – det framtida ramprogrammet för forskning och innovation – ska bland annat inriktas på att ta itu med samhälleliga utmaningar (t.ex. smarta, miljövänliga och integrerade

³¹ EUT L ..., s.

transporter, säker, ren och effektiv energi, e-hälsa, förvaltning och hållbar utveckling) för att direkt möta de utmaningar som identifieras i Europa 2020-strategin genom stöd till verksamhet som täcker hela spektrumet från forskning till marknad. Horisont 2020 kommer att stödja alla stadier i innovationskedjan, särskilt verksamhet som ligger närmare marknaden, inbegripet innovativa finansieringsinstrument. För att unionens finansiering ska få större genomslagskraft och i syfte att säkerställa enhetlighet kommer Fonden för ett sammanlänkat Europa att samverka intensivt med Horisont 2020.

- (31) Europeiska unionen och de flesta medlemsstater är parter i Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, medan återstående medlemsstater är i färd med att ratificera den. I samband med genomförandet av relevanta projekt är det viktigt att tillgängligheten för personer med funktionshinder, som nämns i artikel 9 i konventionen, beaktas i specifieringen av projekten.
- (32) De finansieringsinstrument som ska införas enligt denna förordning bör återspegla bestämmelserna i avdelning VIII i förordning (EU) nr XXX/2012 [nya budgetförordningen] och den delegerade akten och vara förenliga med de regler om bästa praxis som gäller för finansieringsinstrument³².
- (33) Skatteåtgärder i många medlemsstater kommer att driva eller har redan drivit offentliga myndigheter till att ompröva sina program för investeringar i infrastruktur. I detta sammanhang har offentlig-privata partnerskap betraktats som en effektiv metod för att skapa infrastrukturprojekt som garanterar att politiska mål uppfylls som exempelvis att bekämpa klimatförändringarna, främja alternativa energikällor samt energi- och resurseffektivitet, främja hållbara transporter och bygga ut bredbandsnät. I sitt meddelande om offentlig-privata partnerskap av den 19 november 2009³³ åtog sig kommissionen att förbättra tillgången till finansiering för sådana partnerskap genom att utvidga tillämpningsområdet för befintliga finansieringsinstrument.
- (34) Även om den största delen av investeringarna inom ramen för Europa 2020-strategin kan ske via marknad och reglering kräver finansieringen offentliga insatser och stöd från unionen genom bidrag och innovativa finansieringsinstrument. Finansieringsinstrument bör användas som svar på specifika marknadsbehov, i enlighet med målen för Fonden för ett sammanlänkat Europa, och bör inte tränga undan privat finansiering. Innan beslut fattas om att utnyttja finansieringsinstrument bör kommissionen göra förhandsbedömningar av dessa instrument.
- (35) I översynen av EU:s budget³⁴ betonas att normen bör vara att projekt som har en långsiktig kommersiell potential bör finansieras av unionen tillsammans med finans- och banksektorn, i synnerhet via Europeiska investeringsbanken (EIB) och medlemsstaternas offentliga finansinstitut, men även via andra internationella finansinstitut och den privata finansiella sektorn.

³² KOM(2011) XXX, om en ram för nästa generations finansieringsinstrument.

³³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - *Främjande av privata och offentliga investeringar i syfte att bidra till en ekonomisk återhämtning och långsiktig strukturanpassning utveckling av offentlig-privata partnerskap*, KOM(2009) 615 slutlig.

³⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och de nationella parlamenten – *Översyn av EU:s budget*, KOM(2010) 700 slutlig, 19.10.2010.

- (36) I Europa 2020-strategin åtar sig kommissionen att använda unionens finansieringsinstrument som en del av en konsekvent finansieringsstrategi där finansiering från unionen och nationell privat och offentlig finansiering för infrastruktur sammanförs. Detta bygger på principen att investeringssituationer som inte är optimala och brister på marknaden i många fall kan hanteras mer effektivt genom finansieringsinstrument än genom bidrag.
- (37) Fonden för ett sammanlänkat Europa bör erbjuda finansieringsinstrument för att få privata investerare och finansinstitut att i stor omfattning delta i infrastrukturinvesteringar. För att vara tillräckligt attraktiva för den privata sektorn bör finansieringsinstrumenten utformas och genomföras med vederbörlig hänsyn till förenkling och minskning av den administrativa bördan, samtidigt som de, med tanke på flexibiliteten, ska kunna reagera på identifierade finansieringsbehov på ett flexibelt sätt. Utformningen av dessa instrument bör bygga på erfarenheterna av genomförandet av finansieringsinstrumenten i den fleråriga budgetramen för 2007–2013, t.ex. instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet, finansieringsinstrumentet för riskdelning och den europeiska 2020-fonden för energi, klimatförändringar och infrastruktur (Margueritefonden).
- (38) Även om de flesta finansieringsinstrument bör vara gemensamma för alla sektorer kan vissa vara specifika för enskilda sektorer. Kommissionen bedömer att det finansiella stödet till bredband i första hand skulle bygga på finansieringsinstrument, medan de resurser ur unionens budget som krävs för finansieringsinstrument för transport och energi inte bör överstiga 2 miljarder respektive 1 miljard euro.
- (39) För att säkerställa sektorsvis diversifiering av stödmottagare som omfattas av finansieringsinstrument och uppmuntra till gradvis geografisk diversifiering inom medlemsstaterna bör kommissionen i partnerskap med EIB, genom gemensamma initiativ som t.ex. europeiska expertcentrumet för offentligprivata partnerskap (Epec) och Jaspers, ge stöd till medlemsstaterna för utveckling av lämpliga projekt som kan komma i fråga för projektfinansiering.
- (40) När det gäller villkoren för finansieringsinstrumenten kan det vara nödvändigt att lägga till ytterligare krav i arbetsprogrammen, t.ex. för att säkerställa konkurrensutsatta marknader med tanke på utvecklingen av unionens politik, teknisk utveckling och andra faktorer som kan bli relevanta.
- (41) Flerårig programplanering för stöd från fonden bör inriktas på att stödja unionens prioriteringar genom att säkerställa nödvändiga ekonomiska resurser och konsekvens och kontinuitet i unionens och medlemsstaternas gemensamma insatser. För förslag som lämnas in till följd av genomförandet av det första fleråriga arbetsprogrammet inom transportsektorn bör stödberättigandet för kostnader löpa från och med den 1 januari 2014 i syfte att säkerställa kontinuiteten inom projekt som redan omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet³⁵.

³⁵ EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

- (42) På grund av den stora budget som behövs för att genomföra vissa infrastrukturprojekt bör budgetåtaganden kunna delas upp i förhållande till det finansiella stödet till vissa åtgärder i form av årliga utbetalningar.
- (43) Utvärderingar efter halva tiden och i efterhand bör göras av kommissionen i syfte att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på fondens övergripande mål och Europa 2020-strategins prioriteringar.
- (44) På grundval av de sektorsspecifika riktlinjer som fastställs i separata förordningar har en förteckning över prioriterade områden för vilka denna förordning ska gälla tagits fram och bör inlemmas i bilagan. För att ta hänsyn till eventuella ändringar av politiska prioriteringar och tekniska förmåga, samt trafikflöden, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller att anta ändringar i bilagan. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt, i god tid och på lämpligt sätt till Europaparlamentet och rådet.
- (45) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör genomförandebefogenheter delegeras till kommissionen när det gäller fleråriga och årliga arbetsprogram. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med 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 genomförandebefogenheter³⁶.
- (46) Rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995³⁷ om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 bör följaktligen upphävas.
- (47) Europeiska unionens ekonomiska intressen bör skyddas genom proportionerliga åtgärder i hela utgiftscykeln, inbegripet förebyggande, upptäckt och utredning av oegentligheter, krav på återbetalning av belopp som förlorats, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt och, eventuellt, påföljder.
- (48) Vissa infrastrukturprojekt av unionsintresse kan behöva anslutas till och passera igenom grann-, föranslutnings- och andra tredjeländer. Genom Fonden för ett sammanlänkat Europa bör förenklade metoder erbjudas för anslutning och finansiering av dessa infrastrukturer i syfte att säkerställa enhetlighet mellan interna och externa instrument i unionens budget.
- (49) Målen för de åtgärder som ska vidtas, särskilt de transeuropeiska transportnätens samordnade utbyggnad och finansiering, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. På grund av behovet av samordning av målen i fråga uppnås de därför bättre på unionsnivå, vilket innebär att unionen får vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen såsom den definieras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

³⁶ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

³⁷ EGT L 228, 23.9.1995, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVDELNING I

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

KAPITEL I

FONDEN FÖR ETT SAMMANLÄNKAT EUROPA

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa och fastställs villkor, metoder och förfaranden för finansiellt stöd från unionen till transeuropeiska nät i syfte att främja projekt för infrastrukturer för transport, energi och telekommunikation.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

- (1) projekt av gemensamt intresse: projekt som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX/2012 av den [ifylls när den antagits, inbegripet datum och fullständig titel] [riktlinjer för TEN-T]³⁸, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX/2012 av den [ifylls när den antagits, inbegripet datum och fullständig titel] [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur]³⁹ eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för INFSO] av den [ifylls när den antagits, inbegripet datum och fullständig titel]⁴⁰;
- (2) *gränsöverskridande sträcka*: sträcka som säkerställer kontinuiteten hos ett projekt av gemensamt intresse mellan minst två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett grannland.
- (3) *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, allt efter omständigheterna.
- (4) *studier*: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, t.ex. förstudier, 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.

³⁸ EUT L ..., s.

³⁹ EUT L ..., s.

⁴⁰ EUT L ..., s.

- (5) *åtgärder för programstöd*: kompletterande åtgärder som krävs för genomförandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa och individuella sektorsspecifika riktlinjer, t.ex. tjänster (i synnerhet tekniskt bistånd) samt förberedelser, verksamhet avseende genomförbarhet, samordning, övervakning, kontroll, revision och utvärdering som direkt krävs för förvaltningen av fonden och för att dess mål ska kunna uppnås, framför allt undersökningar, sammanträden, informationsverksamhet, kartläggning av infrastruktur, partnersamverkan, spridningsverksamhet, åtgärder för att öka medvetenheten och kommunikationsåtgärder, utgifter knutna till it-nät för informationsutbyte samt alla andra utgifter för tekniskt och ömsesidigt bistånd som krävs för förvaltningen av fonden eller genomförandet av individuella sektorsspecifika riktlinjer.
- (6) *åtgärd*: verksamhet som krävs för att genomföra ett projekt av gemensamt intresse och som är ekonomiskt, tekniskt eller tidsmässigt oberoende.
- (7) *stödberättigande kostnader*: samma betydelse som i förordning (EU) nr XXXX/2012 [nya budgetförordningen].
- (8) *stödmottagare*: medlemsstat, internationell organisation, offentligt eller privat företag eller organ som har valts ut för finansiellt stöd enligt denna förordning och i enlighet med de bestämmelser som anges i varje arbetsprogram.
- (9) *verkställande organ*: offentligt eller privat företag eller organ som utsetts av en stödmottagare, där den senare är en medlemsstat eller en internationell organisation, för att genomföra åtgärden. En sådan utnämning ska beslutas av stödmottagaren på eget ansvar och, om det kräver att ett offentligt kontrakt tilldelas, i enlighet med gällande bestämmelser för offentlig upphandling.
- (10) *stomnät*: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr XXXX/2012 (riktlinjer för TEN-T).
- (11) *korridorer för stomnät*: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr XXXX/2012 (riktlinjer för TEN-T) och som förtecknas i bilaga I till denna förordning.
- (12) *flaskhals*: fysiskt hinder som leder till avbrott i systemet som påverkar kontinuiteten i flöden över stora avstånd. Ett sådant hinder kan absorberas av ny infrastruktur såsom broar eller tunnlar som kan lösa problem i samband med t.ex. sluttande plan, kurvradier eller spårvidder. Behovet av att modernisera befintlig infrastruktur ska inte betraktas som en flaskhals.
- (13) *prioritering*: prioriteringar för energiinfrastruktur 1–8 och 10–12 i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur].
- (14) *energiinfrastruktur*: infrastruktur enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur].
- (15) *bredbandsnät*: fasta och trådlösa (inbegripet via satellit) accessnät, kringliggande infrastruktur och stomnät med kapacitet till mycket hög anslutningshastighet i enlighet med definitionen i artikel 3 i förordning (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för INFSO].

- (16) *infrastruktur för digitala tjänster*: nätverksbaserade tjänster som tillhandahålls på elektronisk väg, normalt via internet, för transeuropeiska interoperabla tjänster i allmänhetens intresse och som skapar goda förutsättningar för medborgare, näringsliv och/eller statsmakter i enlighet med definitionen i artikel 3 i förordning (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för INFESO].
- (17) *plattformar för basitjänster*: tjänster som fastställs i bilagan till förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för INFESO].
- (18) *generiska tjänster*: tjänster som fastställs i bilagan till förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för INFESO].
- (19) *drift och underhåll av tjänster*: säkerställande av kontinuerlig drift av viss infrastruktur för digitala tjänster, närmare definierat i bilagan till förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för INFESO].
- (20) *nationella regleringsmyndigheter*: organ som definieras i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/21/EG av den 7 mars 2002 om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (ramdirektiv)⁴¹.

Artikel 3 *Allmänna mål*

Fonden för ett sammanlänkat Europa ska göra det möjligt att förbereda och genomföra projekt av gemensamt intresse inom ramen för strategin för de transeuropeiska näten inom sektorerna för energi, transport och telekommunikationer. Fonden för ett sammanlänkat Europa ska i synnerhet stödja genomförandet av projekt som syftar till utveckling och konstruktion av ny eller modernisering av befintlig infrastruktur på områdena transport, energi och telekommunikation. För att möjliggöra detta ska Fonden för ett sammanlänkat Europa ha följande mål:

- (a) Bidra till smart och hållbar tillväxt för alla genom utveckling av moderna transeuropeiska nät med hög prestanda, och därigenom skapa fördelar för hela Europeiska unionen i fråga om konkurrenskraft och ekonomisk, social och territoriell sammanhållning på den inre marknaden och skapa en miljö som är mer gynnsam för privata och offentliga investeringar genom en kombination av finansieringsinstrument och direktstöd från unionen och genom att utnyttja synergier mellan sektorerna. Hur detta mål uppnås ska bedömas utifrån omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse, och särskilt omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse som förverkligas genom finansieringsinstrumenten enligt denna förordning.
- (b) Göra det möjligt för unionen att uppnå sina mål att minska utsläppen av växthusgaser med 20 %⁴², öka energieffektiviteten med 20 % och öka andelen förnybar energi till 20 % senast 2020 och samtidigt öka solidariteten mellan medlemsstaterna.

⁴¹ EGT L 108, 24.4.2002, s. 33.

⁴² Om rätt förutsättningar föreligger, upp till 30 %.

Artikel 4
Sektorsspecifika mål

1. Utöver de allmänna mål som anges i artikel 3 bör Fonden för ett sammanlänkat Europa bidra till att följande sektorsspecifika mål uppnås:
 - (a) På transportområdet ska Fonden för ett sammanlänkat Europa stödja projekt av gemensamt intresse med de mål som anges nedan, i enlighet med artikel 4 i förordning (EU) nr xxxx/2012 [riktlinjerna för TEN-T]:
 - i) Undanröja flaskhalsar och komplettera felande länkar, vilket ska bedömas utifrån antalet nya och förbättrade gränsöverskridande förbindelser och undanröjda flaskhalsar på de transportvägar som fått stöd genom Fonden för ett sammanlänkat Europa.
 - ii) Säkerställa hållbara och effektiva transporter på lång sikt, vilket ska bedömas utifrån längden på järnvägsnätet för konventionell trafik i EU-27 och längden på järnvägsnätet för höghastighetstrafik i EU-27.
 - iii) Optimera integreringen och sammanlänkningsen av transportslagen och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet. Hur detta mål uppnås ska bedömas utifrån antalet hamnar och flygplatser med anslutning till järnvägsnätet.
 - (b) På energiområdet ska Fonden för ett sammanlänkat Europa stödja projekt av gemensamt intresse med de mål som anges nedan, i enlighet med förordning (EU) nr xxxx/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur]:
 - i) Främja fortsatt integrering av den inre marknaden för energi och driftskompatibilitet för el- och gasnät över gränserna, bl.a. genom att säkerställa att ingen medlemsstat är isolerad från det europeiska nätet, vilket ska bedömas utifrån antalet projekt som effektivt kopplar samman medlemsstaternas nät och undanröjer interna flaskhalsar.
 - ii) Öka försörjningstryggheten i unionen, vilket ska bedömas utifrån utvecklingen av systemets motståndskraft och driftsäkerhet samt antal projekt som möjliggör diversifiering av försörjningskällor och försörjer motparter och försörjningsvägar.
 - iii) Bidra till hållbar utveckling och miljöskydd, bl.a. genom att främja integreringen av energi från förnybara energikällor i överföringsnätet och utveckla koldioxidnät, vilket ska bedömas utifrån överföringen av förnybar energi från produktion till större centrum för förbrukning och lagringsplatser, och summan av koldioxidutsläpp som förhindrats med hjälp av projekt som erhållit stöd genom Fonden för ett sammanlänkat Europa.
 - (c) På telekommunikationsområdet ska Fonden för ett sammanlänkat Europa föreskriva åtgärder till stöd för projekt av gemensamt intresse med de mål som anges nedan, i enlighet med förordning (EU) nr xxxx/2012 [riktlinjer för INFSO]:
 - i) Påskynda utbyggnad och utnyttjande av nät för snabbt och ultrasnabbt bredband, inbegripet från små och medelstora företags sida, vilket ska bedömas utifrån

täckningen för bredband och ultrasnabbt bredband och antalet hushåll som har tecknat sig för bredbandsanslutning på över 100 Mbps.

- ii) Främja samtrafikförmåga och interoperabilitet mellan nationella offentliga tjänster på nätet samt tillgång till sådana nät, vilket ska bedömas utifrån andelen medborgare och företag som använder offentliga tjänster på nätet och tillgången till sådana tjänster över gränserna.

Artikel 5 *Budget*

1. Finansieringsramen för genomförandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2014–2020 ska vara 50 000 000 000 euro⁴³. Detta belopp ska fördelas på de sektorer som avses i artikel 3 enligt följande:
 - a) Transport: 31 694 000 000 euro, varav 10 000 000 000 euro ska överföras från Sammanhållningsfonden för användning i enlighet med den här förordningen i de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden.
 - b) Energi: 9 121 000 000 euro.
 - c) Telekommunikationer: 9 185 000 000 euro.
2. Finansieringsramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa får omfatta utgifter för förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering som är nödvändiga för förvaltningen av programmet och för att dess mål ska kunna uppnås, framför allt undersökningar, sammanträden med experter, i den mån de är förknippade med de allmänna målen i denna förordning, utgifter knutna till it-nät för informationsbearbetning och -utbyte samt alla andra utgifter för tekniskt och ömsesidigt bistånd som kommissionen ådragit sig för förvaltningen av fonden.

Anslagen får också omfatta de utgifter för tekniskt och ömsesidigt bistånd som är nödvändiga för övergången mellan programmet och de åtgärder som antagits enligt förordning (EG) nr 680/2007⁴⁴. Vid behov kan medel anslås i budgeten efter 2020 för att täcka liknande utgifter, för förvaltningen av åtgärder som ännu inte har slutförts den 31 december 2020.
3. Efter halvtidsutvärderingen enligt artikel 26.1 får kommissionen överföra medel mellan sektorerna från de anslag som avses i punkt 1, med undantag av de 10 000 000 000 euro som överförs från Sammanhållningsfonden för finansiering av projekt inom transportsektorn i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden.

⁴³ Alla belopp i 2011 års fasta priser. Motsvarande belopp i löpande priser återfinns i finansieringsöversikten för rättsakten.

⁴⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet, EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

KAPITEL II

FINANSIERINGSFORMER OCH FINANSIELLA BESTÄMMELSER

Artikel 6 *Typer av finansiellt stöd*

1. Fonden för ett sammanlänkat Europa ska genomföras med en eller flera av de typer av finansiellt stöd som anges i förordning (EU) nr XXX/2012 [nya budgetförordningen], framför allt bidrag, upphandling och finansieringsinstrument.
2. Kommissionen får anförtro delar av genomförandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa till de organ som anges i artikel 55.1 c i förordning (EU) nr XXXX/2012 [nya budgetförordningen].

Artikel 7 *Stödberättigande och villkor för finansiellt stöd*

1. Endast åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse enligt förordningarna (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för TEN-T], (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur] och (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för INFSO] samt åtgärder för programstöd ska berättiga till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag, finansieringsinstrument och upphandling.
2. Inom transportsektorn ska endast åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse enligt förordning (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för TEN-T] samt åtgärder för programstöd berättiga till finansiellt stöd från unionen i form av upphandling och finansieringsinstrument enligt denna förordning. Endast följande åtgärder ska vara berättigade till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag enligt denna förordning:
 - (a) Åtgärder för genomförande av stomnätet enligt kapitel III i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för TEN-T], inbegripet införande av ny teknik och innovation enligt artikel 39 i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för TEN-T].
 - (b) Studier för projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i artikel 8.1 b och c i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för TEN-T].
 - (c) Åtgärder till stöd för projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i artikel 8.1 a och d i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för TEN-T].
 - (d) Åtgärder till stöd för trafikstyrningssystem i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för TEN-T].
 - (e) Åtgärder till stöd för godstransporttjänster i enlighet med artikel 38 i förordning (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för TEN-T].
 - (f) Åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg genom eftermodifiering av befintlig rullande materiel.

(g) Åtgärder för programstöd.

Åtgärder på transportområdet som berör en gränsöverskridande sträcka eller en del av en sådan sträcka ska berättiga till finansiellt stöd från unionen om det finns ett skriftligt avtal mellan de berörda medlemsstaterna eller mellan berörda medlemsstater och tredjeländer avseende färdigställande av den gränsöverskridande sträckan. Undantagsvis ska ett sådant skriftligt avtal inte krävas när ett projekt är nödvändigt för anslutning till nätet i en grannmedlemsstat eller i ett tredjeland utan att gränsen överskrids.

Bidragsstöd till projekt där inkomsterna till stor del härrör från användarna ska i första hand vara tillgängligt för projektförberedelser, i synnerhet när det gäller bedömning av offentlig-privata partnerskap.

3. För åtgärder för genomförande av projekt av gemensamt intresse på energiområdet anges de särskilda villkoren för berättigande till finansiellt stöd från unionen i form av finansieringsinstrument och bidrag enligt denna förordning i artikel 15 i förordning (EG) nr XXXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energinfrastruktur].
4. På området för telekommunikationer ska alla åtgärder för genomförande av projekt av gemensamt intresse och åtgärder för programstöd enligt bilagan till förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för INFSO] vara berättigade till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag, upphandling och finansieringsinstrument enligt denna förordning.

KAPITEL III

BIDRAG

Artikel 8

Former av bidrag och stödberättigande kostnader

1. Bidrag enligt denna förordning kan vara utformade på något av de sätt som avses i artikel XXX i förordning (EG) nr XXX/2012 [nya budgetförordningen].

I arbetsprogrammen ska de former av bidrag fastställas som får användas för att finansiera de berörda åtgärderna.
2. Utgifter kan vara stödberättigande från det datum då en ansökan om stöd lämnas in. [Utgifter för åtgärder till följd av projekt som ingår i det första fleråriga programmet kan vara stödberättigande från och med den 1 januari 2014].
3. Endast utgifter som uppstått i medlemsstaterna kan vara stödberättigande, förutom då projekt av gemensamt intresse involverar tredjeländers territorium och åtgärden krävs för att målen för ett visst projekt ska kunna uppnås.
4. Kostnaderna för den utrustning och infrastruktur som av stödmottagaren behandlas som kapitalutgifter får vara stödberättigande i sin helhet.

5. Utgifter för miljöstudier avseende skyddet av miljön och efterlevnaden av unionens regelverk kan vara stödberättigande.
6. Utgifter för förvärv av mark ska inte vara en stödberättigande kostnad.
7. Mervärdesskatt ska inte vara en stödberättigande kostnad.
8. Bestämmelserna för stödberättigande för kostnader som stödmottagarna har ådragit sig är tillämpliga efter nödvändiga ändringar för kostnader som verkställande organ har ådragit sig.

Artikel 9 *Villkor för deltagande*

1. Förslag kan lämnas in av en eller flera medlemsstater, internationella organisationer, gemensamma företag eller offentliga eller privata företag eller organ som är etablerade i medlemsstaterna.
2. Förslag får lämnas in av enheter som inte har någon rättskapacitet enligt tillämplig nationell lagstiftning, under förutsättning att deras företrädare kan ingå rättsliga förpliktelser på deras vägnar och garantera att unionens ekonomiska intressen skyddas på ett sätt som motsvarar det skydd som erbjuds av juridiska personer.
3. Förslag från fysiska personer är inte stödberättigande.
4. Där så krävs för att målen för ett visst projekt av gemensamt intresse ska kunna uppnås får tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer delta i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse.

De får inte motta stöd i enlighet med denna förordning, utom i de fall det krävs för att målen för ett visst projekt av gemensamt intresse ska kunna uppnås.

När detta är nödvändigt för att mer effektivt kunna genomföra relevanta åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse i tredjeländer enligt förordningarna (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för TEN-T], (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energinfrastruktur] och (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för INFSO] får stöd enligt denna förordning sammanföras med stöd som omfattas av andra relevanta förordningar. I sådana fall får kommissionen, med en genomförandeakt, besluta om en enda uppsättning regler som bör gälla för genomförandet.

5. Av åtgärden berörda medlemsstaters godkännande ska åtfölja alla förslag till bidrag, utom på telekommunikationsområdet och på transportområdet när det gäller flygledningstjänst.
6. De fleråriga och årliga arbetsprogrammen får innehålla kompletterande särskilda regler för inlämnande av förslag.

Artikel 10
Stödnivåer

1. Förutom i de fall som avses i artikel XXX i förordning (EU) nr XXXX/2012 [nya budgetförordningen] ska förslag väljas ut genom inbjudan att lämna förslag på grundval av de arbetsprogram som avses i artikel 17.
2. På transportområdet:
 - (a) För bidrag till studier får unionens finansiella stöd inte överstiga 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
 - (b) Bidrag till bygg- och anläggningsarbeten:
 - i) Järnväg och inre vattenvägar: unionens finansiella stöd får inte överstiga 20 % av den stödberättigande kostnaden. Stödnivån får ökas till 30 % för åtgärder för att ta itu med flaskhalsar. Stödnivån får höjas till 40 % för åtgärder som gäller gränsöverskridande avsnitt.
 - ii) Transportförbindelser på land till hamnar och flygplatser: åtgärder för minska bullret från godstransporter på järnväg genom eftermodifiering av befintlig rullande materiel samt utveckling av hamnar och multimodala plattformar: unionens finansiella stöd får inte överstiga 20 % av den stödberättigande kostnaden.
 - (c) Bidrag för trafikstyrningssystem och tjänster:
 - i) Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS): unionens finansiella stöd får inte överstiga 50% av den stödberättigande kostnaden.
 - ii) Trafikstyrningssystem, godstransporttjänster, säkra parkeringsplatser i stommvägnätet och åtgärder för att stödja utvecklingen av sjömotorvägar: unionens finansiella stöd får inte överstiga 20 % av den stödberättigande kostnaden.
3. På energiområdet:
 - (a) Unionens finansiella stöd får inte överstiga 50 % av den stödberättigande kostnaden för studier och/eller bygg- och anläggningsarbeten.
 - (b) Nivåerna för medfinansiering får ökas till maximalt 80 % för åtgärder som utifrån de underlag som avses i artikel 15.2 a i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur] skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller omfattar mycket innovativa lösningar.
4. På telekommunikationsområdet:
 - (a) Åtgärder för bredbandsnät: unionens finansiella stöd får inte överstiga 50% av den stödberättigande kostnaden.

- (b) Åtgärder för generiska tjänster: unionens finansiella stöd får inte överstiga 75 % av de stödberättigande kostnaderna.
 - (c) Plattformar för bastjänster ska i normalfallet finansieras genom upphandling. I undantagsfall får de finansieras med ett bidrag som täcker upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om medfinansiering.
 - (d) Åtgärder för programstöd, inbegripet kartläggning av infrastruktur, partnersamverkan och tekniskt bistånd: unionens finansiella stöd får inte överstiga 75 % av de stödberättigande kostnaderna.
5. De nivåer för medfinansiering som anges ovan får ökas med upp till 10 procentenheter för åtgärder som har sektorsövergripande synergieffekter, uppnår målen för begränsning av klimatförändringar, ökar motståndskraften mot klimatförändringar eller minskar utsläppen av växthusgaser. Denna ökning bör inte gälla för de nivåer för medfinansiering som avses i artikel 11.
6. Storleken på det finansiella stöd som ska beviljas för de utvalda åtgärderna ska anpassas på grundval av en kostnads-nyttoanalys för varje projekt, tillgängliga budgetmedel och behovet av att maximera hävstångseffekten av EU:s finansiering.

Artikel 11

Särskilda ansökningsomgångar för medel som överförs från Sammanhållningsfonden på transportområdet

1. Beträffande de 10 000 000 000 euro som överförs från Sammanhållningsfonden [artikel XX i förordning XXX] för utnyttjande i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden ska särskilda ansökningsomgångar utlysas för projekt för upprättande av stomnätet uteslutande i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden.
2. För dessa särskilda ansökningsomgångar ska tillämpliga regler för transportsektorn enligt denna förordning tillämpas. Vid genomförandet av dessa ansökningsomgångar ska största möjliga företräde ges till projekt som respekterar de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden.
3. Genom undantag från artikel 10, och när det gäller de 10 000 000 000 euro som överförs från Sammanhållningsfonden [artikel XXX i förordning XX] för användning i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, ska, för följande åtgärder, de högsta stödnivåerna vara de som tillämpas för Sammanhållningsfonden och som avses i artiklarna 22 och 110.3 i förordning (EU) nr XXX/2012 [förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för

Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden samt om upphävande av förordning (EG) nr 1083/2006⁴⁵:

- (a) Med avseende på bidrag till studier.
- (b) Med avseende på bidrag till bygg- och anläggningsarbeten:
 - i) Järnväg och inre vattenvägar.
 - ii) Åtgärder för att stödja gränsöverskridande vägsträckor.
 - iii) Transportförbindelser på land till hamnar och flygplatser, utveckling av multimodala plattformar och hamnar.
- (c) Med avseende på bidrag för trafikstyrningssystem och tjänster:
 - i) Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS).
 - ii) Trafikstyrningssystem.

Artikel 12

Indragning, minskning, tillfälligt upphävande och avbrytande av bidrag

1. Kommissionen ska, utom i särskilt motiverade fall, dra in finansiellt stöd som beviljats för åtgärder som inte har inletts inom ett år efter det startdatum som anges i stöd villkoren.
2. Kommissionen får tillfälligt upphäva, minska, kräva återbetalning av eller avbryta det finansiella stödet i enlighet med de villkor som anges i förordning (EU) nr XXX/2012 [nya budgetförordningen], i synnerhet
 - (a) om oegentligheter har förekommit i samband med genomförandet av åtgärden med avseende på bestämmelserna i unionsrätten,
 - (b) om stöd villkoren åsidosatts, i synnerhet om projektets eller åtgärdens egenskaper har ändrats avsevärt utan kommissionens godkännande,
 - (c) efter utvärdering av projektets utveckling, i synnerhet om genomförandet av åtgärden försenas avsevärt.
3. Kommissionen får begära återbetalning av det beviljade finansiella stödet om den åtgärd som omfattas av stödet inte har genomförts inom två år från och med det slutdatum som fastställs i stöd villkoren.
4. Innan kommissionen fattar något av de beslut som avses i punkterna 1, 2 och 3 ska den utreda ärendet och underrätta de berörda stödmottagarna så att de kan lägga fram sina synpunkter inom en viss tid.

⁴⁵ KOM(2011) 615 slutlig.

KAPITEL IV UPPHANDLING

Artikel 13 Upphandling

1. Förfaranden för offentlig upphandling som genomförs av Europeiska kommissionen eller av ett relevant finansieringsorgan som avses i artikel 6.2 för egen räkning eller tillsammans med medlemsstaterna
 - (a) får innehålla särskilda villkor, t.ex. avseende platsen för genomförandet av den upphandlade verksamheten, om detta kan motiveras av åtgärdernas syften och förutsatt att sådana villkor inte bryter mot principerna om offentlig upphandling,
 - (b) får tillåta att flera kontrakt beviljas genom samma förfarande ("flera leverantörer").
2. När det är vederbörligen motiverat och nödvändigt för genomförandet av åtgärderna får punkt 1 även tillämpas vid upphandlingar som genomförs av bidragsmottagare.

KAPITEL V FINANSIERINGSINSTRUMENT

Artikel 14 Typ av finansieringsinstrument

1. Finansieringsinstrument som inrättats i enlighet med avdelning VIII i förordning (EG) nr XXXX/2012 [nya budgetförordningen 2012] får användas för att underlätta tillgången till finansiering för enheter som genomför åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i förordningarna (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för TEN-T], (EU) nr XXX/2012 [för transeuropeisk energiinfrastruktur] och (EU) nr XXX/2012 [riktlinjer för INFSO], och till att målen i dem uppnås. Finansieringsinstrumenten ska baseras på förhandsbedömningar av brister på marknaden eller investeringssituationer som inte är optimala och investeringsbehov.
2. Finansieringsinstrument som inrättats i enlighet med förordning (EG) nr 680/2007 får, om tillämpligt, slås ihop med dem som inrättas inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa.
3. Följande finansieringsinstrument får användas:
 - a) Egetkapitalinstrument, t.ex. investeringsfonder med inriktning på tillhandahållande av riskkapital för åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse.

- b) Lån och/eller garantier som främjas genom riskfördelningsinstrument, inbegripet förbättringsmekanismer för projektobligationer, som ett finansinstitut utfärdat på grundval av egna medel med bidrag från unionen för avsättning och/eller kapitaltilldelning.
- c) Andra finansieringsinstrument.

Artikel 15

Villkor för beviljande av finansiellt stöd genom finansieringsinstrument

1. Åtgärder med stöd genom finansieringsinstrument ska väljas ut enligt principen ”först-till-kvart” och ska eftersträva sektoriell diversifiering i enlighet med artiklarna 3 och 4 samt gradvis geografisk diversifiering mellan medlemsstaterna.
2. Unionen, medlemsstaterna och andra investerare får komplettera bidragen via finansieringsinstrument med ytterligare finansiellt stöd, förutsatt att kommissionen samtycker till ändringar av kriterierna för stödberättigande för åtgärder och/eller av investeringsstrategin för instrumentet som kan krävas på grund av det kompletterande bidraget.
3. Finansieringsinstrumenten ska syfta till att bevara värdet på tillgångar som tillhandahålls med hjälp av unionens budget. De får ge godtagbar avkastning i syfte att uppfylla andra partners eller investerares mål.
4. Finansieringsinstrument får kombineras med bidrag som finansieras genom unionens budget, inbegripet genom denna förordning.
5. Arbetsprogrammen får innehålla ytterligare villkor i enlighet med sektorernas särskilda behov.
6. Intäkter och återbetalningar som härrör från ett finansieringsinstrument ska, i enlighet med artikel 18.2 i förordning (EU) nr XXXX/2012 [nya budgetförordningen], tilldelas det finansieringsinstrumentet. För finansieringsinstrument som inrättades redan under den fleråriga budgetramen för 2007–2013 ska intäkter och återbetalningar som härrör från insatser som påbörjades under den perioden tilldelas finansieringsinstrumentet under perioden 2014–2020.

Artikel 16

Åtgärder i tredjeländer

Åtgärder i tredjeländer får stödjas genom finansieringsinstrumenten om det är nödvändigt för genomförandet av projekt av gemensamt intresse.

KAPITEL VI

PROGRAMPLANERING, GENOMFÖRANDE OCH KONTROLL

Artikel 17

Fleråriga och/eller årliga arbetsprogram

1. Kommissionen ska anta fleråriga och årliga arbetsprogram för varje sektor. Kommissionen får även anta fleråriga och årliga arbetsprogram för mer än en sektor. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.
2. De fleråriga arbetsprogrammen ska utvärderas åtminstone efter halva tiden. Vid behov ska kommissionen revidera det fleråriga arbetsprogrammet med hjälp av en genomförandeakt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.
3. Fleråriga arbetsprogram för transportområdet ska antas för projekt av gemensamt intresse enligt förteckningen i del I av bilagan till denna förordning.

Finansieringsramen ska motsvara mellan 80 och 85 % av de budgetmedel som avses i artikel 5.1 a.
4. De fleråriga arbetsprogrammen för energi och telekommunikationer ska ge strategisk vägledning när det gäller projekt av gemensamt intresse och får inbegripa specifika projekt av gemensamt intresse.
5. De sektorsinriktade årliga arbetsprogrammen för transport, energi och telekommunikation ska antas för projekt av gemensamt intresse som inte omfattas av de fleråriga programmen.
6. Vid utarbetandet av fleråriga och sektorsinriktade årliga arbetsprogram ska kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i punkt 1, fastställa urvals- och tilldelningskriterierna i enlighet med de mål och prioriteringar som fastställs för
 - a) transporter i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för TEN-T],
 - b) energi i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur],
 - c) telekommunikationer i förordning (EU) nr XXXX/2012 [riktlinjer för INFSO].
7. Arbetsprogrammen ska samordnas så att synergieffekterna utnyttjas mellan transport, energi och telekommunikation, särskilt inom sådana områden som smarta nät, eldrivna transporter, intelligenta och hållbara transportsystem. Sektorsövergripande inbjudningar att lämna förslag kan tillämpas.

Artikel 18

Årliga delbetalningar

Budgetåtaganden kan delas upp i årliga delbetalningar. Om detta görs ska kommissionen varje år besluta om utbetalning av dessa med beaktande av hur långt de stödmottagande åtgärderna har kommit, de beräknade behoven och vilken budgeten som finns att tillgå.

Stödmottagarna och, om tillämpligt för finansieringsinstrument, de berörda finansinstituten ska informeras om den ungefärliga tidsplanen för de enskilda årliga utbetalningarna.

Artikel 19

Överföring av årliga anslag

Anslag som inte har tagits i anspråk i slutet av det budgetår för vilket de beviljades ska överföras automatiskt för ett år.

[Artikel 20

Delegerade akter

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 beträffande tillägg eller ändring av förteckningarna i bilagan.]

Artikel 21

Stödmottagarnas och medlemsstaternas ansvar

Stödmottagarna och medlemsstaterna ska inom sina ansvarsområden och utan att det påverkar de skyldigheter som åligger stödmottagarna enligt bidragsvillkoren göra sitt yttersta för att genomföra de projekt av gemensamt intresse som har beviljats finansiellt stöd från unionen enligt denna förordning.

För projekt som rör transport- och energisektorerna ska medlemsstaterna i nära samarbete med kommissionen svara för den tekniska övervakningen och den finansiella kontrollen av åtgärder samt intyga att kostnader för projekt eller delar av projekt verkligen har uppkommit och är stödberättigande. Medlemsstaterna får begära att kommissionen medverkar vid kontroller på plats.

De nationella regleringsmyndigheterna ska göra sitt yttersta för att garantera den rättssäkerhet och de investeringsvillkor som krävs för att underlätta genomförandet av projekt som har beviljats finansiellt stöd från unionen enligt denna förordning, i synnerhet på telekommunikationsområdet.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen kontinuerligt genom interaktiva geografiska och tekniska informationssystem, om så är lämpligt, som för de transeuropeiska transportnäten är TENtec, om de framsteg som gjorts i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och de investeringar som gjorts för detta ändamål, inbegripet det stöd som används för klimatförändringsmålen.

Artikel 22
Överensstämmelse med unionens politik och unionsrätten

Endast åtgärder som står i överensstämmelse med unionsrätten och som ligger i linje med relevant unionspolitik ska finansieras enligt denna förordning.

Artikel 23
Skydd av unionens finansiella intressen

1. När åtgärder som finansieras enligt denna förordning genomförs ska kommissionen se till att unionens finansiella intressen skyddas genom förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom verkningsfulla kontroller och, om oegentligheter upptäcks, genom att belopp som felaktigt betalats ut återkrävs samt, vid behov, genom effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.
2. Kommissionen eller dess företrädare och revisionsrätten ska ha befogenhet till revision, av handlingar och på plats, av alla bidragsmottagare, verkställande organ, uppdragstagare och underleverantörer som har mottagit medel från unionen.
3. 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 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 oegentligheter⁴⁶, i syfte att fastställa att det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens finansiella intressen i samband med en bidragsöverenskommelse, ett bidragsbeslut eller ett kontrakt om stöd från unionen.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av föregående stycken ska samarbetsavtal med tredjeländer och internationella organisationer, bidragsöverenskommelser, bidragsbeslut och avtal som följer av genomförandet av denna förordning uttryckligen ge kommissionen, revisionsrätten och Olaf befogenhet att utföra sådan revision och sådana kontroller och inspektioner på plats.

AVDELNING II
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH
SLUTBESTÄMMELSER

⁴⁶ EGT L 292, 15.11.1996, s. 2.

Artikel 24
Kommittéer

1. Kommissionen ska biträdas av en samordningskommitté för fonden. Den kommittén 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.
3. Kommittén ska ha en horisontell överblick av de arbetsprogram som avses i artikel 17 i syfte att säkerställa konsekvens och att synergieffekter identifieras och utnyttjas mellan sektorer.

Artikel 25
Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter tilldelas kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Befogenheten att anta delegerade akter som avses i artikel 20 ska ges till kommissionen under obegränsad tid från och med den dag då denna förordning träder i kraft.
3. Delegeringen av de befogenheter som avses i artikel 20 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. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan trätt i kraft.
4. När kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad akt som antas i enlighet med artikel 20 ska endast träda i kraft om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort någon invändning inom två månader från det att denna akt delgivits Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, innan denna frist har löpt ut, har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända. Denna period ska förlängas med två månader på begäran av Europaparlamentet eller rådet.

Artikel 26
Utvärdering

1. Inför beslut om förlängning, ändring eller tillfälligt upphävande av åtgärderna ska kommissionen senast i mitten av 2018 utarbeta en utvärderingsrapport om hur målen för samtliga åtgärder har uppnåtts (med avseende på resultat och effekter), hur effektivt resurserna använts och om det europeiska mervärdet. Utvärderingen ska dessutom behandla möjligheterna till förenkling, den interna och externa samstämmigheten, den fortsatta relevansen beträffande alla mål, och åtgärdernas bidrag till unionens prioriteringar för smart och hållbar tillväxt för alla. Den ska ta hänsyn till utvärderingsresultat om de långsiktiga effekterna av tidigare åtgärder.

2. Kommissionen ska göra utvärderingar i efterhand i nära samarbete med medlemsstaterna och stödmottagarna. Efterhandsutvärderingen ska undersöka fondens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen samt dess bidrag till unionens prioriteringar för smart och hållbar tillväxt för alla och omfattningen och resultaten av det stöd som används för klimatförändringsmålen. Utvärderingen i efterhand ska ligga till grund för ett beslut om eventuell förlängning, ändring eller tillfälligt upphävande av en påföljande åtgärd.
3. Utvärderingarna ska mäta framstegen i förhållande till de resultatindikatorer som avses i artiklarna 3 och 4.
4. Kommissionen ska vidarebefordra slutsatserna från dessa utvärderingar till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.
5. Kommissionen och medlemsstaterna får, med bistånd från andra möjliga stödmottagare, göra en utvärdering av metoderna för projektens genomförande och vilken inverkan de har haft, i syfte att bedöma om de uppsatta målen, bland annat i fråga om miljöskydd, har uppnåtts.
6. Kommissionen får begära att en stödmottagande medlemsstat som berörs av ett projekt av gemensamt intresse tillhandahåller en särskild utvärdering av åtgärder och därmed förknippade projekt som finansierats inom ramen för denna förordning, eller i förekommande fall förser kommissionen med de uppgifter och det bistånd som krävs för att utvärdera sådana projekt.

Artikel 27

Information, kommunikation och offentliggörande

1. Stödmottagarna och, vid behov, de berörda medlemsstaterna ska se till att stöd som beviljas enligt denna förordning offentliggörs på lämpligt sätt, så att allmänheten får kännedom om unionens roll i genomförandet av projekten.
2. Kommissionen ska vidta informations- och kommunikationsåtgärder avseende projekt och resultat inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa. Budgeten för kommunikation enligt denna förordning ska dessutom även omfatta en kommunikationspolicy för unionens politiska prioriteringar⁴⁷.

Artikel 28

Övergångsbestämmelser

Denna förordning ska inte påverka möjligheterna till fullföljande eller ändring, inbegripet helt eller delvis upphävande, av de berörda projekten, till dess att de avslutats, eller av finansiellt stöd som kommissionen beviljat på grundval av förordningarna (EG) nr 2236/95 och (EG) nr 680/2007, eller

⁴⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén - *En budget för Europa 2020 – Del II: Policybeskrivningar*, KOM(2011) 500 slutlig, 29.6.2011, s. 7.

varje annan lagstiftning som är tillämplig för det stödet den 31 december 2013 som ska fortsätta att gälla för de berörda åtgärderna till dess att de avslutats.

Artikel 29
Upphävande

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 28 i den här förordningen ska förordning (EG) nr 680/2007 upphöra att gälla den 1 januari 2014.

Artikel 30
Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med 1 januari 2014.

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

Utfärdad i Bryssel den 13.3.2012

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

DEL I: FÖRTECKNING ÖVER I FÖRVÄG IDENTIFIERADE PROJEKT FÖR STOMNÄTET PÅ TRANSPORTOMRÅDET

a) Horisontella prioriteringar

Innovativ förvaltning & innovativa tjänster	<i>Gemensamt europeiskt luftrum - Sesar</i>
Innovativ förvaltning & innovativa tjänster	<i>Trafikstyrningssystem för vägar, järnvägar och inre vattenvägar (ITS, ERTMS och RIS)</i>
Innovativ förvaltning & innovativa tjänster	<i>Hamnar och flygplatser i stomnätet</i>

Korridorer för stomnät

1. Korridoren Östersjön – Adriatiska havet

Helsingfors – Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Wien
Katowice – Žilina – Bratislava – Wien
Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venedig – Bologna – Ravenna

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Helsingfors – Tallinn	Hamnar, sjömotorvägar	Sammanlänkningar för hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar och deras sammanlänkningar, sjömotorvägar (inbegripet isbrytande kapacitet)
Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Järnväg	(Detaljerade) studier för ny med UIC-spårvidd helt driftskompatibel linje; bygg- och anläggningsarbeten för nya linjen inleds före 2020; sammanlänkningar mellan järnväg och flygplatser/hamnar
Gdynia - Katowice	Järnväg	Uppgradering
Gdynia, Gdansk	Hamnar	Sammanlänkningar för hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar
Warszawa - Katowice	Järnväg	Uppgradering
Katowice - Ostrava - Brno - Wien &	Järnväg	Uppgradering, särskilt av de gränsöverskridande sträckorna PL-CZ, PL-SK och SK-AT; (ytterligare)

Katowice - Žilina - Bratislava - Wien		utveckling av multimodala plattformar
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venedig - Ravenna	Järnväg	Uppgradering och bygg- och anläggningsarbeten pågår; (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar
Trieste, Venedig, Ravenna	Hamnar	Sammanlänkningar för hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar

2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

gränsen till BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
gränsen till BY - Warszawa - Poznań – gränsen till DE	Järnväg	Uppgradering av befintlig linje, studier för järnväg för höghastighetstrafik
gränsen till PL - Berlin - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Järnväg	Uppgradering av flera sträckor (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Kanaler i västra Tyskland, Mittellandkanalen, Hannover – Magdeburg - Berlin	Inre vattenvägar	Uppgradering
Amsterdams slussar	Inre vattenvägar	Studier pågår
Felixstowe – Midlands	Järnvägar, hamnar, multimodala plattformar	Sammanlänkningar av hamnar och multimodala plattformar

3. Medelhavskorridoren

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venedig – Ljubljana – Budapest – gränsen till UA

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Algeciras - Madrid	Järnväg	Studier pågår, arbetena ska igångsättas före 2015, för att slutföras 2020

Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Valencia - Tarragona - Barcelona	Järnväg	Byggnation 2014–2020
Barcelona	Hamn	Sammanlänkningsarbeten mellan järnväg och hamn och flygplats
Barcelona - Perpignan	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, bygg- och anläggningsarbeten pågår, ny linje färdig 2015, uppgradering av befintlig linje
Perpignan - Montpellier	Järnväg	Omfartsleden Nîmes - Montpellier tas i bruk 2017, Montpellier - Perpignan 2020
Lyon - Torino	Järnväg	Gränsöverskridande avsnitt, bygg- och anläggningsarbeten för tunnel ska inledas före 2020; studier tillfartsvägar
Milano - Brescia	Järnväg	Delvis uppgradering, delvis ny höghastighetslinje
Brescia - Venedig - Trieste	Järnväg	Arbetet inleds före 2014 på flera sträckor
Milano - Mantova - Venedig - Trieste	Inre vattenvägar	Studier, uppgradering, bygg- och anläggningsarbeten
Trieste - Divača	Järnväg	Studier och delvis uppgradering pågår; gränsöverskridande sträcka ska vara färdig efter 2020
Koper - Divača - Ljubljana - Maribor	Järnväg	Studier och uppgradering/delvis ny linje
Ljubljana-noden	Järnväg	Järnvägsnod i Ljubljana, inklusive multimodal plattform; sammanlänkning mellan järnväg och flygplats
Maribor - Zalău	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka: studier, bygg- och anläggningsarbeten ska starta före 2020
Boba- Szekesferhervar	Järnväg	Uppgradering
Budapest-Miskolc-gränsen till UA	Järnväg	Uppgradering

4. Hamburg – Rostock – Burgas/gränsen till TR – Piraeus – Lefkosia

Hamburg / Rostock – Berlin – Prag – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia
Sofia – Burgas/gränsen till TR
Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
---------------------------------	-----	-------------------

Dresden - Prag	Järnväg	Studier för järnväg för höghastighetstrafik
Prag	Järnväg	Uppgradering, omfartsled för godstrafik; förbindelse mellan järnväg och flygplats
Hamburg - Dresden - Prag - Pardubice	Inre vattenvägar	Elbe uppgradering
Děčín's slussar	Inre vattenvägar	Studier
Breclav - Bratislava	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, uppgradering
Bratislava - Hegyeshalom	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, uppgradering
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Järnväg	Uppgraderingen i HU nästan slutförd, pågår i RO
Vidin - Sofia - Burgas/gränsen till TR Sofia - Thessaloniki - Aten/Piraeus	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten Vidin – Sofia – Thessaloniki; uppgradering Sofia – Burgas/gränsen till TR
Aten/Piraeus - Limassol	Sjömotorvägar	Hamnkapacitet och inlandsförbindelser
Limassol - Lefkosia	Hamnar, multimodala plattformar	Uppgradering av modal sammanlänkning

5. Helsingfors – Valletta

Helsingfors – Åbo – Stockholm – Malmö – Köpenhamn – Fehmarn – Hamburg – Hannover
 Bremen – Hannover – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Rom – Neapel – Bari
 Neapel – Palermo – Valletta

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Kotka/Hamina - Helsingfors	Hamn, järnväg	Hamnarnas inlandsförbindelser, uppgradering av järnvägen
Helsingfors	Järnväg	Förbindelse mellan flygplats och järnväg
gränsen till RU - Helsingfors	Järnväg	Arbete pågår
Åbo - Stockholm	Hamnar, sjömotorvägar	Hamnarnas inlandsförbindelser, isbrytande kapacitet
Stockholm - Malmö (Nordiska triangeln)	Järnväg	Pågående bygg- och anläggningsarbeten på vissa sträckor

Fehmarn	Järnväg	Pågående studier, bygg- och anläggningsarbeten för konstruktion av fast förbindelse Fehmarn bält mellan 2014 och 2020
Köpenhamn - Hamburg via Fehmarn: tillfartsvägar	Järnväg	Tillfartsvägar i DK ska slutföras senast 2020, tillfartsvägar i Tyskland ska slutföras i två steg (2020–2027)
Hamburg/Bremen - Hannover	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten ska inledas före 2020
München - Wörgl	Järnväg	Anslutning till Brennerbastunneln och gränsöverskridande avsnitt: studier
Brennerbastunneln	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Fortezza - Verona	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Neapel - Bari	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Neapel – Reggio Calabria	Järnväg	Uppgradering
Messina - Palermo	Järnväg	Uppgradering (återstående sträckor)
Palermo - Valletta	Hamnar, sjömotorvägar	Hamnarnas inlandsförbindelser
Valletta - Marsaxlokk	Hamn, flygplats	Utveckling av trafikstyrningssystem, uppgradering av modal sammanlänkning

6. Genua – Rotterdam

Genua – Milano/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel – Mannheim – Köln
Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Köln– Liège – Bryssel– Zeebrugge

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Genua - Milano/Novara – gränsen till CH	Järnväg	Studier; bygg- och anläggningsarbeten påbörjas före 2020
Basel - Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen	Inre vattenvägar	Uppgradering
Karlsruhe - Basel	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten ska slutföras senast slutet av 2020
Frankfurt - Mannheim	Järnväg	Studier pågår

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten ska slutföras senast 2017
Zeebrugge	Hamn	Slussar: studier pågår

7. Lissabon - Strasbourg

Sines / Lissabon – Madrid – Valladolid
Lissabon – Aveiro – Oporto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Järnväg för höghastighetstrafik Sines/Lissabon - Madrid	Järnväg, hamnar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten pågår, uppgradering av hamnar för modal sammanlänkning i Sines/Lissabon
Järnväg för höghastighetstrafik Porto - Lissabon	Järnväg	Studier pågår
Järnvägsförbindelse Aveiro - ES	Järnväg	Gränsöverskridande bygg- och anläggningsarbeten pågår
Järnvägsförbindelse Bergara - San Sebastián - Bayonne	Järnväg	Förväntas slutföras i ES 2016, i FR 2020
Bayonne - Bordeaux	Järnväg	Offentligt samråd pågår
Tours - Bordeaux	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Paris	Järnväg	Södra omfartsleden för höghastighetstrafik
Baudrecourt - Mannheim	Järnväg	Uppgradering
Baudrecourt - Strasbourg	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår, ska slutföras 2016

8. Dublin – London – Paris – Bryssel

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham
Glasgow/Edinburgh – Birmingham
Birmingham – London – Lille – Bryssel
Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris
London – Dover – Calais – Paris

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Dublin - Belfast	Järnväg	Uppgradering; Dublin Interconnector (DART)

Glasgow - Edinburgh	Järnväg	Uppgradering
High Speed 2	Järnväg	Studier
Cardiff - Bristol - London	Järnväg	Uppgradering
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Hamnar	Inlandsförbindelser
Le Havre - Paris	Inre vattenvägar	Uppgradering
Le Havre - Paris	Järnväg	Studier
Calais - Paris	Järnväg	Preliminära studier

9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Bryssel – Luxemburg
Luxemburg – Dijon – Lyon
Luxemburg – Strasbourg – Basel

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Maas	Inre vattenvägar	Uppgradering
Albertkanaal	Inre vattenvägar	Uppgradering
Terneuzen	Sjöfart	Slussar: studier pågår
Terneuzen - Gent	Inre vattenvägar	Studier, uppgradering
Antwerpen	Sjöfart, hamn	Slussar: pågående studier, hamn: inlandsförbindelser
Canal Seine - Escaut	Inre vattenvägar	Utförning slutförd, konkurrenspräglad dialog inledd, helt slutfört 2018
Uppgradering av vattenvägarna i Vallonien	Inre vattenvägar	Studier, uppgradering
Bryssel - Luxemburg - Strasbourg	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Järnväg	Uppgradering

Järnvägsförbindelser Luxemburg - Dijon - Lyon (TGV Rhen - Rhône)	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Lyon	Järnväg	Östra omfartsleden: studier och bygg- och anläggningsarbeten
Saône-kanalen - Mosel/Rhen	Inre vattenvägar	Preliminära studier pågår
Rhône	Inre vattenvägar	Uppgradering

10. Korridoren Strasbourg – Donau

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz
 Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz
 Wels/Linz – Wien – Budapest – Arad – Braşov – Bukarest – Constanta - Sulina

I förväg identifierade sträckor	Typ	Beskrivning/datum
Järnvägsförbindelse Strasbourg - Kehl Appenweier	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten sammanlänkning Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Järnväg	Studier och arbeten pågår
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Järnväg	Studier och arbeten pågår
Salzburg - Wels	Järnväg	Studier
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Järnväg	Studier; Delvis pågående bygg- och anläggningsarbeten
Järnvägsförbindelse Wels - Wien	Järnväg	Förväntas slutföras senast 2017
Wien - Budapest	Järnväg	Studier höghastighetstrafik HU
Arad - Braşov - Bukarest - Constanta	Järnväg	Uppgradering av särskilda sträckor; studier höghastighetstrafik
Main – Main-Donau-kanalen – Donau	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten på flera sträckor och flaskhalsar; inlandshamnar: inlandsförbindelser
Constanta	Hamn	Inlandsförbindelser

b) Andra sträckor i stomnätet

Sofia till gränsen till FYROM	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier pågår
Sofia till serbiska gränsen	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier pågår
Timișoara – serbiska gränsen	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier pågår
München – Prag	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier
Nürnberg – Prag	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier
Katowice – Wrocław – Dresden	Gränsöver-skridande	Järnväg	Uppgradering
Wrocław – Prag	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier
Graz – Maribor – Pragersko	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier
Botniska korridoren: Luleå – Uleåborg	Gränsöver-skridande	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Nordvästra Spanien och Portugal	Flaskhals	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Flaskhals	Järnväg	Studier
Halle – Leipzig – Nürnberg	Flaskhals	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår, ska slutföras senast 2017
Järnväg Egnathia	Flaskhals	Järnväg	Studier pågår
Inre vattenvägar Dunkerque – Lille	Flaskhals	Inre vattenvägar	Studier pågår
Sundsvall – Umeå – Luleå	Flaskhals	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Malmö – Göteborg	Annat stamnät	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Botniska korridoren – Kiruna – gränsen till NO	Annat stamnät	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Järnvägsförbindelse Shannon – Cork – Dublin	Annat stamnät	Järnväg	Studier pågår

Järnvägsförbindelse till Wilhelmshaven och Bremerhaven	Annat stamnät	Järnväg	Studier pågår
Zilina – gränsen till UA	Annat stamnät	Järnväg	Uppgradering
Ventspils – Riga – gränsen till RU	Annat stamnät	Järnväg	Uppgradering
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – gränsen till BY	Annat stamnät	Järnväg	Uppgradering, sammanlänkning flygplats
Tallinn – Tartu - Koidula – gränsen till RU	Annat stamnät	Järnväg	Uppgradering
Marseille – Toulon – Nice – gränsen till IT	Annat stamnät	Järnväg	Studier höghastighetstrafik
Bordeaux – Toulouse	Annat stamnät	Järnväg	Studier höghastighetstrafik
Tammerfors – Uleåborg	Annat stamnät	Järnväg	Uppgradering av sträckor
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Annat stamnät	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten

DEL II: FÖRTECKNING ÖVER PRIORITERADE KORRIDORER OCH OMRÅDEN FÖR
INFRASTRUKTUR PÅ ENERGIOMRÅDET

a) Prioriterade korridorer		
	Syfte	Berörda medlemsstater
1. Havsbaserat nät i Nordsjön (Northern Seas offshore grid – ”NSOG”)	Utveckla ett integrerat elnät till havs i Nordsjön, Irländska sjön, Engelska kanalen, Östersjön och angränsande vatten för överföring av el från förnybara energikällor till havs till platser där förbrukning och lagring sker och för ökat utbyte av el över gränserna.	Belgien, Danmark, Frankrike, Tyskland, Irland, Luxemburg, Nederländerna, Sverige, Förenade kungariket
2. Sammanlänkningskorridorer för el i nord-sydlig riktning i sydvästra Europa (”NSI West Electricity”)	Utveckla sammanlänkningskorridorer mellan medlemsstaterna i regionen och med tredjeländer i Medelhavsområdet, särskilt för att integrera el från förnybara energikällor.	Belgien, Frankrike, Tyskland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Malta, Portugal, Spanien, Förenade kungariket
3. Sammanlänkningskorridorer för gas i nord-sydlig riktning i västra Europa (”NSI West Gas”)	Öka sammanlänkningskapaciteten för gasflöden i nord-sydlig riktning i västra Europa för ökad	Belgien, Irland, Luxemburg, Frankrike, Tyskland, Italien, Malta, Nederländerna, Portugal, Spanien, Förenade kungariket

	diversifiering av rutter för försörjning och bättre kortfristig leveransförmåga för gas.	
4. Sammanlänkningsplaner för el i nord-sydlig riktning i de centrala och södra delarna av östra Europa ("NSI East Electricity")	Stärka sammanlänkningsplaner och inre förbindelser i nord-sydlig och öst-västlig riktning för att fullborda den inre marknaden och integrera produktion från förnybara energikällor.	Österrike, Bulgarien, Tjeckien, Cypern, Tyskland, Grekland, Ungern, Italien, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien
5. Sammanlänkningsplaner för gas i nord-sydlig riktning i de centrala och södra delarna av östra Europa ("NSI East Gas")	Förbättra de regionala anslutningarna för gas mellan Östersjöområdet, Adriatiska havet, Egeiska havet och Svarta havet, särskilt för att främja diversifiering och tryggad gasförsörjning.	Österrike, Bulgarien, Tjeckien, Cypern, Tyskland, Grekland, Ungern, Italien, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien
6. Baltic Energy Market Interconnection Plan för el ("BEMIP Electricity"):	Utveckling av sammanlänkningsplaner mellan medlemsstater i Östersjöområdet och förstärkning av inhemsk nätinфраstruktur därefter, för att avbryta	Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige

	isoleringen av de baltiska staterna och främja marknadsintegration i regionen.	
7. Baltic Energy Market Interconnection Plan för gas ("BEMIP Gas"):	Bryta isoleringen av de tre baltiska staterna och Finland genom stoppat beroende av en enda leverantör och ökad diversifiering av försörjningen i Östersjöområdet.	Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige
8. Södra korridoren för gas ("SGC")	Överföring av gas från området kring Kaspiska havet, Centralasien, Mellanöstern och östra Medelhavet till unionen för ökad diversifiering av gasförsörjningen.	Österrike, Bulgarien, Tjeckien, Cypern, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Italien, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien

b) Prioriterade områden		
	Syfte	Berörda medlemsstater
Utbyggnad av smarta nät	Påskynda anammandet av teknik för smarta nät inom unionen, för att på ett effektivt sätt integrera beteendet hos alla användare anslutna till elnätet och deras åtgärder.	Alla
Motorvägar för elektricitet	Utveckla de första motorvägarna för elektricitet fram till 2020, i syfte att bygga ett system med motorvägar för	Alla

	elektricitet över hela unionen.	
Gränsöverskridande koldioxidnät	Förbereda konstruktion av infrastruktur för transport av koldioxid mellan medlemsstater i samband med utvecklingen av metoder för avskiljning och lagring av koldioxid.	Alla

DEL III: FÖRTECKNING ÖVER I FÖRVÄG IDENTIFIERADE PROJEKT OCH INSATSOMRÅDEN

PÅ TELEKOMMUNIKATIONSOMRÅDET

a) Horisontella prioriteringar

Innovativ förvaltning, kartläggning och tjänster	Tekniskt bistånd och åtgärder för projektreproduktion, om nödvändigt för utbyggnad och styrning, inbegripet projekt- och investeringsplanering och genomförbarhetsstudier. Kartläggning av alleuropeisk infrastruktur för bredband för utveckling av en fortgående detaljerad fysisk undersökning och dokumentering av relevanta platser, analys av ledningsrätter, bedömningar av möjligheten att uppgradera befintliga anläggningar, etc. Analys av effekterna på miljön med hänsyn till behov av begränsning av och anpassning till klimatförändringarna, och motståndskraft mot katastrofer.
Stödåtgärder och andra tekniska stödåtgärder	Åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av projekt av gemensamt intresse eller åtgärder som bidrar till detta, inklusive förstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderings- och valideringsstudier samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att fullständigt definiera och utveckla en åtgärd.

b) Bredbandsnät

Stöd på bredbandsområdet ska bidra till smart tillväxt för alla genom att skapa en balanserad och geografiskt diversifierad portfölj av bredbandsprojekt, inbegripet projekt för både 30 Mbps och mer än 100 Mbps. Med tätorts-, förorts- och landsbygdsprojekt, i syfte att uppnå tillfredsställande konnektivitet i alla medlemsstater.

Typ av insats	Beskrivning
Insatsen på området för bredbandsnät ska omfatta:	Investeringar i bredbandsnät med förutsättning att uppnå målet för den digitala agendan 2020 med allmän täckning med 30 Mbps, eller

	investeringar i bredbandsnät med förutsättning att uppnå målet för den digitala agendan 2020 och där minst 50 % av hushållen tecknar sig för hastigheter över 100 Mbps.
Insatsen på området för bredbandsnät ska i synnerhet bestå av ett eller flera av följande inslag:	Utbyggnad av passiv fysisk infrastruktur eller kombinerad passiv och aktiv fysisk infrastruktur och kringliggande infrastruktur, komplett med tjänster som krävs för att driva sådan infrastruktur.
	Tillhörande resurser och tillhörande tjänster, exempelvis byggnation av ledningar, antenner, torn och andra stödkonstruktioner, kanaler, ledningar, master, inspektionsbrunnar och kopplingsskåp.
	Utnyttjande av potentiella synergieffekter mellan utbyggnaden av bredbandsnät och andra nät (energi, transport, vatten, avlopp etc.), särskilt sådana förknippade med smart eldistribution.

c) Infrastruktur för digitala tjänster

Följande insatsområden på området infrastruktur för digitala tjänster ska stödjas.

Digital tjänst	Beskrivning
<i>Transeuropeiska anslutningar till basnät med hög hastighet för offentliga förvaltningar</i>	Offentliga transeuropeiska basnät för tjänsteinfrastruktur för snabb anslutning mellan offentliga institutioner inom t.ex. offentlig förvaltning, kultur, utbildning och hälsa.
<i>Tillhandahållande av tjänster för e-förvaltning över gränserna</i>	Standardiserade, gränsöverskridande och användarvänliga plattformar för interaktion, vilket ska skapa effektivitetsvinster både inom ekonomin i sin helhet och i den offentliga sektorn, och bidra till den inre marknaden. Sådana plattformar möjliggör elektronisk upphandling, hälso- och sjukvårdstjänster online, standardiserad affärsredovisning, elektroniskt utbyte av rättsliga uppgifter,

	transeuropeisk företagsregistrering online, e-förvaltningstjänster för företag, inklusive transeuropeisk företagsregistrering online.
<i>Möjliggöra tillgång till information från den offentliga sektorn och flerspråkiga tjänster</i>	Digitalisering av stora samlingar av europeiska kulturella tillgångar och främjande av tredje parts återanvändning av dessa. Skapa full tillgång för återanvändning av all öppen information i den offentliga sektorn i EU senast 2020. Möjliggöra för företag i EU att erbjuda onlinetjänster på det egna språket som utan hinder ska vara tillgängliga och möjliga att använda på valfritt EU-språk.
<i>Säkerhet och trygghet</i>	Delade datorresurser, databaser och mjukvaror för centrum för säkrare internet (Safer Internet Centre – SIC) i medlemsstaterna, samt backoffice-åtgärder för hantering av rapporteringen av innehåll med sexuella övergrepp. Kritisk tjänsteinfrastruktur, inbegripet kommunikationskanaler och plattformar som utvecklats och installeras i syfte att öka EU:s kapacitet för beredskap, informationsutbyte, samordning och reaktionsförmåga.
<i>Utveckling av lösningar för informations- och kommunikationsteknik för intelligenta energinät och för tillhandahållandet av tjänster för smart energi</i>	Modern informations- och kommunikationsteknik på området för smarta energitjänster med syfte att tillgodose behoven hos medborgare (som kan vara producenter såväl som konsumenter av energi), energileverantörer och offentliga myndigheter.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen⁴⁸

06 Rörlighet och transport
32 Energi
09 Informationssamhället och medier
13 Regionalpolitik

1.3. Typ av förslag eller initiativ

☒ Ny åtgärd

☐ Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁴⁹

☐ Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden

☐ Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny

1.4. Mål

1.4.1. *Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till*

Rubrik 1 Smart tillväxt för alla

FSE ska ha följande allmänna mål inom sektorerna för energi, transport och telekommunikation:

a) Bidra till smart och hållbar tillväxt för alla genom utveckling av moderna transeuropeiska nät med hög prestanda, och därigenom skapa fördelar för hela Europeiska unionen i fråga om konkurrenskraft och ekonomisk, social och territoriell sammanhållning på den inre marknaden och skapa en miljö som är mer gynnsam för privata och offentliga investeringar genom en kombination av finansieringsinstrument och direktstöd från unionen och genom att utnyttja synergier mellan sektorerna.

⁴⁸ Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

⁴⁹ I den mening som avses i artikel 49.6 a respektive 49.6 b i budgetförordningen.

b) Göra det möjligt för Europeiska unionen att uppnå sina mål på minskade utsläpp av växthusgaser med 20 %, ökad energieffektivitet med 20 % och ökad andel förnybar energi till 20 % senast 2020 och samtidigt säkerställa solidaritet mellan medlemsstaterna.

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

FSE har följande specifika mål inom sektorerna för transport, energi och telekommunikationer:

1. På transportområdet:

- a) Undanröja flaskhalsar och komplettera felande länkar.
- b) Säkerställa hållbara och effektiva transporter på lång sikt.
- c) Optimera integreringen och sammanlänkningen av transportslagen och göra transporttjänsterna mer driftskompatibla, säkrare och tryggare.

2. På energiområdet:

- a) Främja fortsatt integrering av den inre marknaden för energi och driftskompatibilitet för el- och gasnät över gränserna, bl.a. genom att säkerställa att ingen medlemsstat är isolerad från det europeiska nätet.
- b) Öka unionens försörjningstrygghet.
- c) Bidra till hållbar utveckling och miljöskydd, bl.a. genom att främja integreringen av energi från förnybara energikällor i överföringsnätet och utveckla koldioxidnät.

3. På området för telekommunikationsnät:

- a) Påskynda utbyggnad och utnyttjande av nät för snabbt och ultrasnabbt bredband, inbegripet från små och medelstora företags sida.
- b) Främja samtrafikförmåga och interoperabilitet mellan nationella offentliga tjänster på nätet samt tillgång till sådana nät.

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

06 03

32 03

09 03

13 14

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.

Övergripande socioekonomiska och miljömässiga effekter:

Ett framgångsrikt genomförande av FSE kommer att påskynda utvecklingen av infrastruktur med hög prestanda i EU på områdena transport, energi och informations- och kommunikationsteknik, och därmed bidra till att målen för energi och klimatförändring som är förknippade med EU 2020-strategin kan uppnås och till att uppnå hållbar konkurrenskraft i EU. De operativa bestämmelserna för FSE kommer att främja genomförandet av åtgärder och uppmuntra till maximal hävstångseffekt för bidragen från EU:s budget när det gäller att locka offentliga och privata investeringar för projekt. Med stöd av de finansieringsinstrument som införts med EU:s bidrag kommer infrastruktur av europeisk betydelse dessutom att vara en tilltalande investering för institutionella investerare från både Europa och andra delar av världen.

Sektorspecifika effekter:

Transport:

Ett påskyndat genomförande av de transeuropeiska korridorerna för stomnätet för transporter kommer att bidra till täckning av transportinfrastruktur i unionen, byte av transportslag och sammodalitet på ett mer ändamålsenligt sätt. Innovativa informations- och förvaltningssystem, som kommer att ingå i nätet, kommer att ge stöd till logistiska funktioner, intermodal integrering och hållbar verksamhet, i syfte att skapa konkurrenskraftiga transportkedjor, i enlighet med användarnas behov. Transportsystemens effektivitet förbättras, med betydande minskning av trafikstockningar och transporttider.

Energi:

Utveckling och uppbyggnad av prioriterade korridorer och områden för energiinfrastruktur för främjande av bl.a. följande:

- Storskalig utveckling av förnybar energi.
- Optimerad överföring på EU-nivå.
- Försörjningstrygghet.

Telekommunikationer:

- Fler medborgare med bredbandsuppkoppling.
- Tillgång till interoperabel infrastruktur för digitala tjänster, framför allt till tjänster för smart eldistribution.
- Mobilisering av privata och ytterligare offentliga investeringar i digital infrastruktur.

När det gäller IKT tyder en OECD-studie på att tio procent större användning av bredband under ett år medför en ökning av arbetsproduktiviteten med 1,5 % under de följande fem åren⁵⁰.

Enligt en metastudie för Europeiska kommissionen skulle en anslutning av hela Europa till modernt höghastighetsbredband skapa uppskattningsvis ca 3,99 miljoner arbetstillfällen i EU-27. Denna analys visar också att den genomsnittliga BNP-tillväxten till följd av investeringar i bredband är 7,03 %. Detta skulle motsvara en ökning av BNP inom EU-27 på 862,47 miljarder euro. Dessutom tyder en OECD-studie⁵¹ på att staten kan få tillbaka satsade medel efter tio år vid fullständig finansiering av ett nationellt FTTH-nät med öppen åtkomst, punkt-till-punkt.

1.4.4. Översikt över delmål och mål

Transport:

Allmänt mål 1:	Bidra till smart och hållbar tillväxt för alla		
Indikator	Nuläget	Delmål 2017	Långsiktigt mål 2020
Omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse		280 miljarder euro i investeringar i hela TEN-T-nätet, varav 140 miljarder euro i stomnätet	500 miljarder euro i investeringar i hela TEN-T-nätet, varav 250 miljarder euro i stomnätet
Omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse som genomförts genom finansieringsinstrumenten inom ramen för denna förordning		15 miljarder euro i privata investeringar i hela TEN-T-nätet	40 miljarder euro i privata investeringar i hela TEN-T-nätet

Allmänt mål 2:	Möjliggöra för EU att uppnå 20-20-20-målen
-----------------------	--

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche, och Milind Singh (2009): *Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure*. Booz & Company.

⁵¹ OECD (2010), *OECD Information Technology Outlook 2010*, OECD Publishing. Tillgänglig på: http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en. Åtkomst den 17 maj 2011.

Indikator	Nuläget	Delmål 2017	Långsiktigt mål
Minskning av utsläppen av växthusgaser	(*)	(*)	(*)
Ökning av energieffektiviteten	(*)	(*)	(*)
Andel förnybar energi	(*)	(*)	(*)

(*) Uppgifterna är ännu inte tillgängliga eftersom metoden fortfarande måste utvecklas.

Specifikt mål 1 – transport	Undanröja flaskhalsar och komplettera felande länkar		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål 2017	Mål
Antal nya och förbättrade gränsöverskridande förbindelser	Järnvägar: 36 (att förbättra)	6	14
Undanröjda flaskhalsar på transportvägar	Järnvägar: 30 (ska undanröjas) Inre vattenvägar: 14	4 1	10 3

Specifikt mål 2 – transport	Säkerställa hållbara och effektiva transporter på lång sikt		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål 2017	Mål 2020
Längden på järnvägsnätet för konventionell trafik (TEN-T) i EU-27 (i	81 230 (2005)	74 071	71 490

km)			
Längden på järnvägsnätet för höghastighetstrafik (TEN-T) i EU-27 (i km)	10 733 (2010)	20 022	23 198
Minskning av utsläppen av växthusgaser	(*)	(*)	(*)
Ökning av energieffektiviteten	(*)	(*)	(*)

(*) Uppgifterna är ännu inte tillgängliga eftersom metoden fortfarande måste utvecklas.

Specifikt mål 3 – transport	Optimera integreringen och sammanlänkningen av transportslagen och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet		
Indikator	Senaste kända resultat (redan befintliga förbindelser)	Delmål 2017	Mål
Antal hamnar med anslutning till järnvägsnätet (av totalt 82 hamnar)	27	41	54
Antal flygplatser med anslutning till järnvägsnätet (av totalt 37 flygplatser)	12	18	24

Energi:

Allmänt mål 1:	Bidra till smart och hållbar tillväxt för alla		
Indikator	Nuläget	Delmål 2017	Långsiktigt mål
Omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse	0	200 miljarder	200 miljarder

Omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse som finansieras genom FSE	0	30 – 60 miljarder	30 – 60 miljarder

Allmänt mål 2:	Möjliggöra för EU att uppnå 20-20-20-målen		
Indikator	Nuläget	Delmål 2017	Långsiktigt mål
Minskning av utsläppen av växthusgaser	(*)	(*)	(*)
Ökning av energieffektiviteten	Energibesparingar på omkring 6 % jämfört med oförändrade förhållanden	Energibesparingar på 14 % jämfört med oförändrade förhållanden	Energibesparingar på 20 %
Andel förnybar energi	Andel förnybara energikällor i slutlig energiförbrukning på 10 %	Andel förnybara energikällor i slutlig energiförbrukning på 15 %	Andel förnybara energikällor i slutlig energiförbrukning på 20 %

(*) Uppgifterna kommer att bli tillgängliga efter genomförandet av de metoder som beskrivs i riktlinjerna om energiinfrastruktur.

Specifikt mål 1 – energi	Främja den fortsatta integreringen av den inre marknaden för energi och driftskompatibiliteten hos el- och gasnäten över gränserna		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål	Mål
Antalet projekt som effektivt kopplar samman medlemsstaternas nät och undanröjer interna flaskhalsar	(*)	(*)	(*)

(*) Uppgifterna kommer att bli tillgängliga efter genomförandet av de metoder som beskrivs i riktlinjerna om energiinfrastruktur.

Specifikt mål 2 – energi	Öka unionens försörjningstrygghet		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål 2017	Mål
Utveckling av	Gas: N-1 (9	Gas: N-1 uppfylls	Gas: N-1 uppfylls av

systemets motståndskraft	medlemsstater uppfyller inte N-1)	av samtliga inom EU-27	samtliga inom EU-27 till 100 %
Systemets driftsäkerhet	(*)	(*)	(*)
Antal projekt som möjliggör diversifiering av försörjningskällor och försörjer motparter och energivägar	3 betydande försörjningskällor för gas till EU utöver flytande naturgas (LNG)		Minst 5 betydande försörjningskällor för gas till EU utöver flytande naturgas (LNG)

(*) Uppgifterna kommer att bli tillgängliga efter genomförandet av den metod som beskrivs i riktlinjerna om energiinfrastruktur.

Specifikt mål 3 – energi	Bidra till hållbar utveckling och miljöskydd		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål 2017	Mål
Överföring av förnybar energi från produktion till större centrum för förbrukning och lagringsplatser	(*)	(*)	(*)
Summan av koldioxidutsläpp som förhindrats med hjälp av projekt som erhållit stöd genom FSE	(*)	(*)	(*)

(*) Uppgifterna kommer att bli tillgängliga efter genomförandet av de metoder som beskrivs i riktlinjerna om energiinfrastruktur.

Telekommunikationer:

Allmänt mål 1:	Bidra till smart och hållbar tillväxt för alla		
Indikator	Nuläget	Delmål 2017	Långsiktigt mål
Omfattningen av privata investeringar i			Prognos för privata investeringar mellan 2011

snabbt och ultrasnabbt internet ⁵²			och 2020: upp till 50 miljarder euro (investeringsbehov fram till 2020: 270 miljarder euro)
Omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse i snabbt och ultrasnabbt internet som finansierats genom FSE ⁵³	0	16,4 miljarder euro	2020: 45,5 miljarder euro ⁵⁴

Specifikt mål 1 - IKT	Påskynda utbyggnad och utnyttjande av nät för snabbt och ultrasnabbt bredband		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål 2017	Mål
Täckning för snabbt bredband (≥ 30 Mbs)	December 2010: 28,7 % av hushållen	2017: 60 %	2020: 100 %
Andel abonnemang för bredbandsanslutning över 100 Mbs	December 2010: <1 %	2017: 20 %	2020: 50 %

⁵² Detta är prognosen för investeringar som gjorts oberoende av och utan insats från FSE.

⁵³ Detta är prognosen för vad som är möjligt genom FSE.

⁵⁴ Detta förutsätter 6,5 miljarder euro från FSE med en hävstångseffekt för privata och (andra) offentliga investeringar på 7 gånger.

Specifikt mål 2 - IKT	Samtrafikförmåga och interoperabilitet mellan nationella offentliga onlinetjänster samt tillgång till sådana nät		
Indikator	Senaste kända resultat	Delmål 2017	Mål
Medborgare och företag som använder offentliga tjänster på nätet ⁵⁵	2010: 41,2 % av medborgarna och 75,7 % av företagen	2017: 50 % av medborgarna och 85 % av företagen	2020: 60 % av medborgarna och 100 % av företagen
Tillgång till gränsöverskridande offentliga tjänster ⁵⁶	Ej tillämpligt	80 %	2020: 100 %

1.4.5. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

FSE:s resultat ska bedömas utifrån följande **allmänna resultatindikatorer**:

a) Hur allmänt mål a) uppnås ska bedömas utifrån omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse, och särskilt omfattningen av offentliga och privata investeringar i projekt av gemensamt intresse som förverkligas tack vare finansieringsinstrumenten inom ramen för FSE-förordningen.

b) Hur allmänt mål b) uppnås ska bedömas utifrån minskningen av utsläppen av växthusgaser, ökningen av energieffektiviteten och andelen förnybar energi 2020. FSE:s resultat ska också bedömas utifrån följande **sektorsspecifika resultatindikatorer**:

1. På transportområdet:

a) Hur specifikt mål a) uppnås ska bedömas utifrån antalet nya och förbättrade gränsöverskridande förbindelser och undanröjda flaskhalsar på de TEN-T-järnvägar och inre vattenvägar som fått stöd genom FSE.

⁵⁵

Mätt som medborgare och företag som använder tjänster för e-förvaltning.

⁵⁶

Gränsöverskridande offentliga tjänster: kan ännu inte mätas eftersom förteckningen över tjänster fortfarande håller på att utarbetas av medlemsstaterna (digitala agendan, åtgärd nr 91, ska slutföras senast slutet av 2011).

b) Hur specifikt mål b) uppnås ska bedömas utifrån längden på järnvägsnätet i EU-27 och längden på järnvägsnätet för höghastighetstrafik i EU-27.

c) Hur specifikt mål c) uppnås ska bedömas utifrån antalet hamnar och flygplatser med anslutning till järnvägsnätet.

2. På energiområdet:

a) Hur specifikt mål a) uppnås ska bedömas utifrån antalet projekt som effektivt kopplar samman medlemsstaternas nät och undanröjer interna flaskhalsar.

b) Hur specifikt mål b) uppnås ska bedömas utifrån utvecklingen av systemets motståndskraft och driftsäkerhet samt diversifieringen av försörjningskällor som försörjer motparter och energivägar.

c) Hur specifikt mål c) uppnås ska bedömas utifrån överföringen av förnybar energi från produktion till större centrum för förbrukning och lagringsplatser, och summan av koldioxidutsläpp som förhindrats med hjälp av projekt som erhållit stöd genom FSE.

3. På telekommunikationsområdet:

a) Hur specifikt mål a) uppnås ska bedömas utifrån täckningen för bredband och ultrasnabbt bredband och antalet hushåll som har tecknat sig för bredbandsanslutning på över 100 Mbps.

ii) Hur specifikt mål b) uppnås ska bedömas utifrån andelen medborgare och företag som använder offentliga tjänster på nätet och tillgången till sådana tjänster över gränserna.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

Se motiveringen beträffande behov.

Målgrupp: Hela EU.

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (se även punkt 2.3 i motiveringen)

Den 29 juni 2011 antog kommissionen ett meddelande om en budget för Europa 2020 (meddelandet om den fleråriga budgetramen) som är dess huvudsakliga ställningstagande till unionens finanser för åren 2014–2020. Det är inriktat på prioriterad EU-finansiering som ger verkligt mervärde för EU:s medborgare. Program och instrument som ingår i den fleråriga budgetramen har omarbetats för att säkerställa att deras resultat och effekter driver på EU:s viktigaste politiska prioriteringar. Den fleråriga budgetramen har framför allt moderniserats genom omfördelning av resurser till prioriterade områden, varav ett är alleuropeisk infrastruktur.

I meddelandet om den fleråriga budgetramen framhävs att en fullt fungerande inre marknad behöver en modern, högpresterande infrastruktur som sammanlänkar Europa, framför allt på områdena transport, energi och IKT. Detta kräver stora investeringar, både från den

offentliga och den privata sektorn. Uppskattningsvis behövs ca 200 miljarder euro för att slutföra de transeuropeiska energinäten bara på överföringsnivå, 500 miljarder euro måste investeras i det transeuropeiska transportnätet och över 250 miljarder euro i IKT för perioden 2014–2020.

I meddelandet om den fleråriga budgetramen bekräftas att marknaden kan och bör stå för merparten av de nödvändiga investeringarna, men samtidigt betonas mervärdet för unionen med en tryggad finansiering av de alleuropeiska gränsöverskridande projekt som knyter samman centrum och randområdena till förmån för alla. Erfarenheten har visat att nationell fokusering på planeringen inte ger tillräckligt hög prioritet åt investeringar som omfattar flera länder och är gränsöverskridande för att den inre marknaden ska kunna förses med den infrastruktur som den behöver. I efterdyningarna av den ekonomiska och finansiella krisen har dessutom begränsningarna när det gäller privata och offentliga finansieringskällor skapat betydande osäkerhet om i vilken utsträckning de nödvändiga investeringarna kan genomföras. Mest drabbade är sannolikt framför allt de projekt av transeuropeisk betydelse som kräver särskilt stora och långsiktiga investeringar, på grund av deras inneboende högre tekniska komplexitet och behov av gränsöverskridande samordning. För att åtgärda bristerna måste kompletterande lösningar sökas i syfte att frigöra privat kapital och återställa en stabil finansiering genom kapital- och bankmarknaden. EU-medlen bör åtfölja dynamiken på marknaden och ge incitament för snarare än ersätta marknadens deltagande i finansieringen av infrastruktur. De luckor som lämnas av medlemsstaterna skulle bäst fyllas med hjälp av EU:s budget, vilket också framgår av meddelandet om översyn av budgeten.

I detta syfte ska Fonden för ett sammanlänkat Europa ge EU-medel till projekt med verkligt mervärde för EU, nämligen gränsöverskridande projekt, projekt som tar itu med flaskhalsar och projekt som ger fördelar för hela EU.

Med tanke på storleken på de investeringar som krävs kommer EU:s finansieringsinstrument, särskilt innovativa finansieringsinstrument, att bidra till mobiliseringen av det engagemang som krävs av den privata sektorn för att påskynda utvecklingen av en alleuropeisk infrastruktur.

1.5.3. Erfarenheter från liknande åtgärder

Inom ramen för den fleråriga budgetramen 2007–2013 finns ett antal program för finansiering av infrastruktur på områdena transport, energi och telekommunikation, bland annat TEN-T-programmet, TEN-E-programmet, stödprogrammet för informations- och kommunikationsteknik inom ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation, Sammanhållningsfonden, ERUF, det europeiska energiprogrammet för återhämtning och Marco Polo.

Efterhandsutvärderingar av dessa program har visat att EU:s finansiella stöd, inom alla tre sektorer, har spelat en viktig roll genom att stimulera utvecklingen av infrastruktur. Det framgår emellertid också att tidigare strategier för TEN-finansiering inte har varit tillräckliga för att avhjälpa marknadsmisslyckanden/bristfällig reglering som legat till grund för nuvarande situation och för att skapa mer valuta för pengarna.

Utvecklingen av infrastrukturen har lidit av fragmentering av program och finansieringsinstrument samt av betydande skillnader mellan nuvarande finansieringsvillkor, både mellan och inom var och en av de tre infrastruktursektorerna, vilket leder till överlappningar, brister i finansieringen och otillräckligt utnyttjande av synergier. Olika regler för stödberättigande och förvaltning samt överlappande mål, men löst, om än över huvud taget samordnade prioriteringar komplicerar genomförandet och minskar det finansiella stödets effektivitet. Tillgången till olika finansieringskällor inom samma sektor leder också till ”bidragsshopping”, där samma projektförslag lämnas in på nytt om det inte godtas inom ett av programmen.

Dessutom skulle stöd för EU-omfattande infrastruktur inom de berörda sektorerna kunna förbättras genom

- inriktning på projekt med ett verkligt mervärde för EU, nämligen gränsöverskridande projekt, projekt som tar itu med flaskhalsar eller projekt som ger fördelar för hela EU med hjälp av synergieffekter från två eller tre sektorer,
- ökning av EU-finansieringens hävstångseffekt; de faktiska nivåerna för medfinansiering är ofta för låga för att projektutvecklingen ska komma igång,
- uppmuntran till större deltagande av den privata sektorn genom användning av finansieringsinstrument utöver bidrag, vilket till exempel har visat sig mycket effektivt och verkningsfullt i samband med finansieringsinstrumentet för riskdelning,
- förenkling av regler och förfaranden för finansiering.

Med FSE slås finansieringsinstrument för de tre sektorerna ihop, vilket innebär att de problem beträffande fragmentering som nämnts ovan går att ta itu med på ett bättre sätt, prioriteringarna för finansiering tydligt definieras, bättre riktade stödnivåer föreslås och den uppsättning finansieringsinstrument som finns breddas genom att nya finansieringsinstrument införs i syfte att uppmuntra ökad finansiering från den privata sektorn.

1.5.4. *Förenlighet med andra relevanta instrument och eventuella synergieffekter*

Förenlighet inom FSE:

Med FSE-förordningen måste en avvägning göras mellan behovet av att förenkla och anpassa bestämmelser och villkor för stöd, och hänsyn till sektorsspecifika strategiska mål.

I FSE-förordningen fastställs villkor, metoder och förfaranden för finansiellt stöd från unionen till transeuropeiska nät för vilket tre individuella uppsättningar sektoriella riktlinjer kommer att antas genom Europaparlamentets och rådet förordning.

Fullständig överensstämmelse med nuvarande och framtida budgetförordning har respekterats. Eventuella undantag är tillåtna enligt lagtext.

Synergier med andra relevanta instrument:

Det föreslagna initiativet är helt förenligt med meddelandet om den fleråriga budgetramen för 2011 och åtföljande dokument. EU 2020-strategin, översynen av EU:s budget, inre marknadsakten och meddelandet om den fleråriga budgetramen ligger till grund för det föreslagna initiativet, vars mål återspeglar målen i nämnda övergripande strategier. Sammanhållningsfonden och ERUF kommer även fortsättningsvis att vara tillgängliga för finansiering av central och omfattande transportinfrastruktur, IKT och distributionsnät för energi inom ramen för decentraliserad förvaltning.

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

☒ Förslag eller initiativ som pågår under **begränsad tid**

- ☒ Förslaget eller initiativet ska gälla från den 1 januari 2014 till den 31 december 2020.
- ☒ Det påverkar resursanvändningen från 2014 till 2030.

☐ Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet⁵⁷

☒ **Direkt centraliserad förvaltning** som sköts av kommissionen

☒ **Indirekt centraliserad förvaltning** genom delegering till

- ☒ genomförandeorgan
- ☒ byråer/organ som inrättats av gemenskaperna⁵⁸
- ☒ nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning
- ☐ personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten i den mening som avses i artikel 49 i budgetförordningen

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Decentraliserad förvaltning** med tredjeländer

☒ **Gemensam förvaltning med** internationella organisationer (*ange vilka*)

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".

Anmärkningar

Bidrag (för alla eller vissa sektorer, med förbehåll för kommande beslut) kommer att genomföras av befintliga eller framtida genomförandeorgan.

Ytterligare uppgifter får anförtros åt EIB, EIF eller andra finansinstitut, internationella organisationer (t.ex. Eurocontrol), organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning, eller organ

⁵⁷ Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

⁵⁸ Organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen.

som avses i artikel 185 i budgetförordningen (t.ex. Acer) (artiklarna 200 och 201 i den reviderade budgetförordningen).

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder

Uppföljningen av det pågående programmet kommer att ske genom en preliminär utvärdering av FSE-förordningen, inbegripet en resultatöversyn. Dessutom kommer halvtidsutvärderingar av fleråriga arbetsprogram att göras.

En efterhandsutvärdering som görs i nära samarbete med medlemsstaterna och stödmottagarna kommer att granska FSE:s effektivitet och ändamålsenlighet samt inverkan på den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen och dess bidrag till unionens prioriteringar för smart och hållbar tillväxt för alla.

Förslaget till FSE ger också utrymme till en utvärdering av metoderna för projektens genomförande och vilken inverkan de har haft, i syfte att bedöma om målen, bland annat i fråga om miljöskydd, har uppnåtts.

På åtgärdsnivå kommer stödmottagarna regelbundet och enligt villkoren i avtalen/besluten att tillhandahålla rapporter om de åtgärder som ska genomföras. Enligt FSE-förordningen får dessutom särskilda utvärderingar av åtgärder och därmed förknippade projekt som är specifika för medlemsstaterna begäras.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. Risker som identifierats

- Förseningar i genomförandet av projekt.
- Möjlig misskötsel av EU:s finansiella bistånd från stödmottagarnas sida.
- Otillräcklig marknadspenetration för finansiella instrument.
- Förändrade marknadsförutsättningar över tiden.

2.2.2. Planerade kontrollmetoder

FSE kommer huvudsakligen att genomföras genom centraliserad direkt och indirekt förvaltning av kommissionen. Gemensam förvaltning kommer eventuellt att övervägas i vissa fall. Beträffande bidrag är de viktigaste delarna i systemet för intern kontroll förfaranden för urval och utvärdering av bidragsförslag (förhandskontroller), teknisk och finansiell kontroll av transaktioner under förvaltningen av projekten på grundval av rapportering och revisioner i efterhand av stödmottagare.

När det gäller metoderna för kontroll av bidrag planeras inga större förändringar. Vår bedömning är att ESF kommer att ha en liknande riskprofil och en liknande kontrollstrategi kommer att tillämpas. Vi bedömer därför att den förväntade nivån av bristande efterlevnad

kommer att ha likheter med TEN-TEA när det gäller förvaltningen av TEN-T-projekt enligt följande:

Urvalsmetoden vid revision grundas på en delvis slumpbaserad, delvis riskbaserad strategi. Andelen uppdagade fel (finansiella justeringar som rekommenderas i procent av gjorda betalningar) låg under 1 % 2009 och 2010. Detta kan till viss del bero på utbyte av sakkunskap med det finansiella kretsloppet i tidigare skede (via mötet om erfarenheter från 2008 och 2009 års revisioner och teknik för bedrägeribekämpning). På grund av den begränsade storleken och det kombinerade slump-/riskbaserade urvalet för revision kan emellertid andelen fel inte extrapoleras till alla projekt som förvaltas av TEN-TEA.

De avtal och beslut för genomförande av åtgärderna enligt FSE kommer att innehålla bestämmelser om övervakning och finansiell kontroll från kommissionens sida, eller någon företrädare bemyndigad av kommissionen, samt om revision av revisionsrätten och kontroller på plats utförda av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf), i enlighet med de förfaranden som anges i 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, och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf).

När det gäller genomförandet av finansieringsinstrument kommer alla avtal med en enhet till vilken uppgifter har anförtratts, eller med andra finansinstitut som berörs, att uttryckligen ange att kommissionen och revisionsrätten ska ha befogenhet att utföra kontroller av dokument och kontroller på plats samt kontroller av information, även elektroniskt lagrad, om alla tredje parter som har tagit emot medel från unionen.

2.2.3. Kontrollernas egenskaper och intensitet

Sammanfattning av kontroller	Belopp i miljoner euro	Antal stödmottagare: Transaktioner (% av totalt)	Kontrollintensitet * (bedömning 1–4)	Täckning (% av värdet)
Förvaltning av åtgärder från utvärdering till revisioner i efterhand	371**	1) Övergripande övervakning av samtliga projekt: 100 %	1	100 %
		2) Revision av utvalda projekt: 5 %	4	10 %

(**) Uppskattning baserad på följande: 9,9 miljoner euro x 7 x 6 där

- 9,9 miljoner euro motsvarar årliga administrativa kostnader för TEN-TEA för 8 000 miljoner euro för driftsanslag,
- 7 motsvarar antal år inom den fleråriga budgetramen,
- 6 motsvarar multiplikatorn för att nå FSE:s anslag på 50 000 miljoner euro.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)

Kommissionen ska se till att unionens finansiella intressen skyddas i samband med genomförandet av åtgärder som finansieras enligt den här förordningen, genom att förebyggande åtgärder vidtas mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, med hjälp av effektiva kontroller och genom att belopp som felaktigt betalats ut återkrävs samt om oegentligheter upptäcks, genom effektiva, proportionella och avskräckande påföljder i enlighet med rådets förordningar (EG, Euratom) nr 2988/95 och (Euratom, EG) nr 2185/96, och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999.

Kommissionen eller dess företrädare och revisionsrätten ska 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 att det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar Europeiska unionens finansiella intressen i samband med en bidragsöverenskommelse, ett bidragsbeslut eller ett kontrakt om stöd från unionen.

Generaldirektoraten INFSO, MOVE och ENER har antagit eller kommer senast 2013 att anta strategier och därmed sammanhängande åtgärdsplaner för bedrägeribekämpning på GD-nivå som omfattar hela utgiftscykeln, med hänsyn till proportionalitet och lönsamhet hos de åtgärder som ska genomföras, och som möjliggör riskbedömning av programmet.

De tre generaldirektoraten ska se till att deras strategi för **hantering av bedrägeririsker** är inriktad på att identifiera områden med bedrägeririsk, med beaktande av en sektorspecifik kostnadsnyttoanalys för varje GD och med hjälp av Olaf:s arbete avseende bedrägeriförebyggande åtgärder och riskanalys.

Avtal för bidrag och upphandling ska grundas på standardformulär, som ska innehålla de generellt tillämpliga åtgärderna för bedrägeribekämpning.

Utbildning i förvaltningen av bidrag ska anordnas för personal som hanterar projekt.

Finansinstitut som är inblandade i finansiella transaktioner inom ramen för ett finansieringsinstrument ska rätta sig efter berörda normer i fråga om förebyggande av penningtvätt och kamp mot terrorism. De får inte vara etablerade i länder vars behöriga domstolar inte samarbetar med unionen i fråga om tillämpningen av internationella normer för beskattning.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET (i löpande priser)

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

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa de berörda rubrikerna i budgetramen i nummerföljd och – inom varje sådan rubrik – de berörda budgetrubrikerna i den årliga budgeten i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer Beskrivning: Transeuropeiska transportnät	Diff./Icke-diff. ⁽⁵⁹⁾	från Efta ⁶⁰ -länder	från kandidatländer ⁶¹	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1	06 03 03	Diff./.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	06 01 04 31	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer Beskrivning Transeuropeiska energinät	Diff./Icke-diff. ⁽⁶²⁾	från Efta ⁶³ -länder	från kandidatländer ⁶⁴	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1	32 03 02 (TEN-E)	Diff./.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	32 01 04 XX	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer Beskrivning Ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation – stödprogrammet för informations- och kommunikationsteknik	Diff./Icke-diff. ⁽⁶⁵⁾	från Efta ⁶⁶ -länder	från kandidatländer ⁶⁷	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1	09 03 XX	Diff./.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

⁵⁹ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁶⁰ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁶¹ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

⁶² Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁶³ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁶⁴ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

⁶⁵ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁶⁶ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁶⁷ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

1	09 01 04 XX	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer Beskrivning: Sammanhållningsfonden	Diff./Icke-diff. (68)	från Efta ⁶⁹ -länder	från kandidatländer ⁷⁰	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1	13 04 02	Diff./.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	13 01 04 XX	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa de berörda rubrikerna i budgetramen i nummerföljd och – inom varje sådan rubrik – de berörda budgetrubrikerna i den årliga budgeten i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [Rubrik]]	Diff./Icke-diff.	från Efta-länder	från kandidatländer	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

En enda budgetpost för Fonden för ett sammanlänkat Europa ska emellertid fastställas i ett senare skede.

⁶⁸ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁶⁹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁷⁰ 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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer 1	Rubrik: Smart tillväxt för alla
------------------------------------	-------------	---------------------------------

GD: MOVE			År n ⁷¹ 2014	År n+1 2015	År n+2 2016	År n+3 2017	År n+4 2018	År n+5 2019	År n+6 2020	> 2020	TOTALT
• Driftsanslag											
Budgetrubrik nr 06 03 03	Åtaganden	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Betalningar	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁷²											
Budgetrubrik nr 06.01.04.31 (*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
TOTALA anslag för GD MOVE	Åtaganden	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Betalningar	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

⁷¹ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁷² 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.

(*) Dessa siffror avser bidrag till genomförandeorganet för TEN-T och täcker förvaltningen av transportdelen inom FSE och fullbordandet av finansiellt stöd till projekt av gemensamt intresse inom det transeuropeiska transportnätet från tidigare program. De utgår från ett antagande om en portfölj med 500 projekt.

GD: REGIO			År n ⁷³ 2014	År n+1 2015	År n+2 2016	År n+3 2017	År n+4 2018	År n+5 2019	År n+6 2020	> 2020	TOTALT
• Driftsanslag											
Budgetrubrik nr 13 04 02	Åtaganden	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		11238,3
	Betalningar	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	11238,3
Administrativa anslag genom ramanslagen för särskilda program ⁷⁴			som finansieras								
Budgetrubrik nr 13 01 04 XX (**)			(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
TOTALA anslag GD REGIO	Åtaganden	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		11279,7
	Betalningar	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	11279,7

(**) Tilläggsbelopp för att stödja bidraget till genomförandeorganet för TEN-T (ny budgetrubrik ska införas) med antagandet att dessa belopp delegeras till genomförandeorganet för TEN-T. Tillämpliga regler för transeuropeiska transportnät enligt denna förordning bör gälla. Särskilda ansökningsomgångar ska utlysas för projekt för genomförande av stomnätet uteslutande i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden. De utgår från ett antagande om en portfölj med omkring 160 projekt.

⁷³ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁷⁴ 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.

GD: ENER			År n ⁷⁵ 2014	År n+1 2015	År n+2 2016	År n+3 2017	År n+4 2018	År n+5 2019	År n+6 2020	> 2020	TOTALT
• Driftsanslag											
Budgetrubrik nr 32 03 02	Åtaganden	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	10345,654
	Betalningar	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	10345,654
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁷⁶											
Budgetrubrik nr 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15,346
TOTALA anslag för GD ENER	Åtaganden	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	10361
	Betalningar	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	10361

(***) Anslagen omfattar utgifter för EU-samordnare. Dessutom kan Acer få i uppgift att utföra uppgifter enligt bestämmelserna i förordningen om riktlinjer för transeuropeisk energinfrastruktur efter vidare beslut.

⁷⁵ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁷⁶ 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.

GD: INFSO			År n ⁷⁷ 2014	År n+1 2015	År n+2 2016	År n+3 2017	År n+4 2018	År n+5 2019	År n+6 2020	> 2020	TOTALT
• Driftsanslag											
Budgetrubrik nr 0903XX	Åtaganden	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	10468,000
	Betalningar	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	10468,000
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁷⁸											
Budgetrubrik nr 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	18,000
TOTALA anslag För GD INFSO	Åtaganden	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	10486,000
	Betalningar	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	10486,000
• TOTALA driftsanslag(*)	Åtaganden	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54
	Betalningar	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program(*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
TOTALA anslag under RUBRIK 1(*) i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00
	Betalningar	=5+ 6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00

77

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

78

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.

(*) Exklusive belopp från GD REGIO (Sammanhållningsfonden).

• TOTALA driftsanslag(**)	Åtaganden	(4)	5613,72 2	6376,22 2	7169,12 2	7999,62 2	8878,62 2	9771,12 2	10730,9 22	0,000	56539,3 54
	Betalningar	(5)	906,542	4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149, 44	56539,3 54
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program(**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
TOTALA anslag under RUBRIK 1(**) i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6	5637,00 0	6403,30 0	7196,90 0	8028,30 0	8908,10 0	9801,50 0	10761,6 00	0,000	56736,7 00
	Betalningar	=5+ 6									
				929,820	4699,26 3	5867,50 0	6561,06 0	6993,34 0	7775,22 0	8761,06 0	15149, 437

(**) Inklusive belopp från GD REGIO (Sammanhållningsfonden).

Följande ska anges om flera rubriker i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet: (ej tillämpligt)

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)									
	Betalningar	(5)									
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program			(6)								
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–4 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+ 6									
	Betalningar	=5+ 6									

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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
GD: MOVE									
• Personalresurser		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Övriga administrativa utgifter		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
TOTALT GD MOVE	Anslag	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
GD: ENER (*)									
• Personalresurser		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Övriga administrativa utgifter		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
TOTALT GD ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
GD: INFSO (*)									
• Personalresurser		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Övriga administrativa utgifter		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
TOTALT GD INFSO	Anslag	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) GD ENER och GD INFSO planerar också att (delvis) lägga ut genomförandet av FSE på externa organ. Belopp och fördelning kommer om nödvändigt att justeras med hänsyn till resultaten av externaliseringsprocessen.

TOTALA anslag	(summa åtaganden = summa betalningar)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
----------------------	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

för RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2014 ⁷⁹	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	> 2020	TOTAL T
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–5(*) i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Betalningar	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) Exklusive belopp från GD REGIO (Sammanhållningsfonden).

		År 2014 ⁸⁰	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	> 2020	TOTAL T
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–5(**) i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Betalningar	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) Inklusive belopp från GD REGIO (Sammanhållningsfonden).

⁷⁹ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.
⁸⁰ 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:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål-, åtgärds- och resultatbe- teckning	↓	Typ av resultat ⁸¹	Genomsnittliga kostnader för resultaten	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)								TOTALT	
				RESULTAT													
				Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Totalt antal resultat	Total kostnad

⁸¹ Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

SPECIFIKA MÅL⁸² transportnät ...

– Resultat Detta förväntas bidra till finansieringen av totalt 168,57451 miljarder euro i investeringar av de beräknade investeringar på **267,04247 miljarder** euro som anges i förteckningen över i förväg identifierade projekt för transportinfrastruktur i del 1 i bilagan till FSE-förordningen.

- 2 256,9 miljoner euro i EU-bidrag genom finansieringsinstrument kommer att generera investeringar på 44,9532 miljarder euro.
- 11 238,3 miljoner euro i EU-bidrag genom Sammanhållningsfonden kommer att generera investeringar på 12,92404 miljarder euro.
- Återstående 22 230,5 miljoner euro i EU-bidrag kommer att generera investeringar på 110,69726 miljarder euro (baserat på en genomsnittligt medfinansieringsnivå på 20 %). (Alla belopp uttrycks i löpande priser.)

(miljoner euro) (2011 års priser)

**Uppskattade investeringar för de i
förväg identifierade projekt som
ingår i förteckningen i del 1 i
bilagan till FSE-förordningen**

Horisontella prioriteringar	47.500,00
varav Sesar	30.000,00
1. Korridoren Östersjön – Adriatiska havet	13.353,20
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5.673,00
3. Medelhavskorridoren	37.690,00
4. Hamburg – Rostock – Burgas/gränsen till TR – Piraeus – Lefkosia	8.037,60
5. Helsingfors – Valletta	31.936,00
6. Genua – Rotterdam	15.622,50
7. Lissabon – Strasbourg	17.170,00
8. Dublin – London – Paris – Bryssel	4.582,00

⁸² Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille	12.551,30
10. Strasbourg – Donau-korridoren	15.939,40
Övriga sträckor i stomnätet	27.563,21
Totalt	237.618,21

Detaljerade uppgifter för varje korridor kommer att finnas tillgängliga under planeringen och genomförandet av programmet.

SPECIFIKA MÅL energinät

- Resultat Genomförande av de elva prioriterade korridorerna och områdena för i genomsnitt 940,514 miljoner euro per korridor

SPECIFIKA MÅL [telekommunikationsnät](#)⁸³:

- | | | | |
|------------|---|---|----------|
| – Resultat | Infrastruktur för digitala tjänster som utvecklats och inrättats i Europa | Följande infrastrukturer för digitala tjänster förväntas få stöd genom FSE: | 2446,000 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Interoperabel elektronisk identifiering och autentisering i Europa • Europeisk central plattform för sammankoppling av europeiska företagsregister • Elektroniska förfaranden för att upprätta och driva företag i ett annat europeiskt land • Interoperabla gränsöverskridande elektroniska upphandlingstjänster • Interoperabla gränsöverskridande tjänster för e-juridik • Interoperabla gränsöverskridande tjänster för e-hälsa • Tjänsteinfrastruktur för säkrare internet | |

⁸³ Den slutliga fördelningen av medel som spenderas genom finansieringsinstrument respektive bidrag kommer att bero på finansieringsinstrumentens genomslag på marknaden.

- Kritisk informationsinfrastruktur
- Tillgång till digitala resurser avseende det europeiska kulturarvet
- Tillgång till information från den offentliga sektorn som kan återanvändas
- Flerspråkig tillgång till onlinetjänster
- Transeuropeiska anslutningar till basnät med hög hastighet för offentliga förvaltningar
- Utveckling av lösningar för informations- och kommunikationsteknik för intelligenta energinät och för tillhandahållandet av tjänster för smart energi

– Resultat	Antal tusen hushåll med bredbandsanslutning till internet	0.18	182 7	321,00 0	357 3	627,800	554 7	974,60 0	6269	1101,400	80 31	1411,20 0	927 6	1630 ,000	111 26	1955,000	456 49	8021,000
------------	---	------	-------	----------	-------	---------	-------	----------	------	----------	-------	-----------	-------	-----------	--------	----------	--------	----------

Delsumma för specifikt mål telekommunikationer		679,000		843,800		1 302,600		1 621,400		734,200		2 003,000		2 284,000		10 468,000
TOTALA KOSTNADER																56 539,354

3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.3.1. Sammanfattning

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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

GD MOVE	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Övriga administrativa utgifter	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Belopp utanför RUBRIK 5⁸⁴ i den fleråriga budgetramen (*)								

⁸⁴ 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.

Personalresurser								
Övriga utgifter av administrativ karaktär 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Övriga utgifter av administrativ karaktär 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 (**) i den fleråriga budgetramen	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
TOTALT MOVE(**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324
TOTALT MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) Med antagandet att de delar av FSE som avser transport och Sammanhållningsfonden kommer att delegeras till genomförandeorganet för TEN-T.

(**) Exklusive 13 01 04 XX Sammanhållningsfonden

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

GD ENER	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
---------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	--------

RUBRIK 5 (*) i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Övriga administrativa utgifter	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Belopp utanför RUBRIK 5⁸⁵ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga utgifter av administrativ karaktär (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
TOTALT ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

⁸⁵

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.

(*) GD ENER planerar att (delvis) lägga ut genomförandet av FSE på externa organ. Belopp och fördelning kommer om nödvändigt att justeras med hänsyn till resultaten av externaliseringsprocessen.

(**) Anslagen omfattar utgifter för EU-samordnare. Dessutom kan Acer få i uppgift att utföra uppgifter enligt bestämmelserna i förordningen om riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur efter vidare beslut.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

GD INFSO	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
RUBRIK 5 (*) i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Övriga administrativa utgifter	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Belopp utanför RUBRIK 5⁸⁶ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga utgifter av administrativ karaktär	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
TOTALT INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) GD INFSO planerar att (delvis) lägga ut genomförandet av FSE på externa organ. Belopp och fördelning kommer om nödvändigt att justeras med hänsyn till resultaten av externaliseringsprocessen.

TOTALA administrativa anslag under rubrik 5 i den fleråriga budgetramen	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
TOTALA administrativa anslag utanför rubrik 5 i den fleråriga budgetramen(*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
TOTALA administrativa anslag utanför	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶

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 5 i den fleråriga budgetramen								
Totala administrativa anslag (*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
Totala administrativa anslag	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) Exklusive 13 01 04 XX Sammanhållningsfonden

3.2.3.2. Beräknat personalbehov

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

Uppgifterna ska uttryckas i heltidsekvivalenter

<i>GD MOVE</i>	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
06 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
06 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁸⁷							
06 01 02 01 (KA, INT, SNE – totalt)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (KA, INT, JED, LA och SNE vid delegationerna)							
XX 01 04 <i>yy</i> ⁸⁸							
06 01 05 02 (KA, INT, SNE – indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (KA, INT, SNE – direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT <i>MOVE</i>	40	43	46	49	51	51	51

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

⁸⁷ KA = kontraktsanställda, INT = vikarier (interimspersonal), JED = "Jeune Expert en Délégation" (unga delegerade experter), LA = lokalanställd, SNE = utstationerade nationella experter.

⁸⁸ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, och/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. Belopp och fördelning kommer att justeras beroende på resultaten av den planerade externaliseringsprocessen.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Utformning av politik och strategier, förvaltning och kontroll av program, val av projekt, samordning och kontakt med alla intressenter på programnivå (ministerier, andra generaldirektorat, europeiska institutioner, internationella banker (t.ex. EIB), övervakning och kontroll av berörda organ (extern personal).
Extern personal	Förvaltning av informationssystemet TENtec: insamling av tekniska, finansiella och geografiska uppgifter för analys, förvaltning och politiskt beslutsfattande rörande programmet.

Uppgifterna ska uttryckas i heltidsekvivalenter

GD ENER		År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)								
32 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)		34	39	45	45	45	46	46
XX 01 01 02 (vid delegationer)								
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)								
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)								
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁸⁹								
32 01 02 01 (KA, INT, SNE – totalt)		17	20	22	25	25	26	26
XX 01 02 02 (KA, INT, JED, LA och SNE vid delegationerna)								
XX 01 04 yy ⁹⁰	– vid huvudkontoret ⁹¹							
	– vid delegationer							
XX 01 05 02 (KA, INT, SNE - indirekta forskningsåtgärder)								
10 01 05 02 (KA, INT, SNE - direkta forskningsåtgärder)								
Annan budgetrubrik (ange vilken)								

⁸⁹ KA = kontraktanställda, INT = vikarier (interimspersonal), JED = "Jeune Expert en Délégation" (unga delegerade experter), LA = lokalanställd, SNE = utstationerade nationella experter.

⁹⁰ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

⁹¹ Inom förvaltningen av strukturfonderna, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) samt Europeiska fiskerifonden (EFF).

TOTALT ENER	51	59	67	70	70	72	72
--------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, och/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. Belopp och fördelning kommer att justeras beroende på resultaten av den planerade externaliseringsprocessen.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	– Stöd till regionala och tematiska forum vid identifiering av projekt av gemensamt intresse – Urvalsprocess – Förvaltning av årliga inbjudningar att lämna förslag och urval av projekt för finansiellt stöd från EU – Finansiell förvaltning och projektförvaltning – Utvärderingar
Extern personal	– Stöd till regionala och tematiska forum vid identifiering av projekt av gemensamt intresse – Urvalsprocess – Förvaltning av årliga inbjudningar att lämna förslag och urval av projekt för finansiering – Finansiell förvaltning och projektförvaltning – Utvärderingar

Uppgifterna ska uttryckas i heltidsekvivalenter

<i>GD INFSO</i>	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
09 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁹²							
09 01 02 01 (KA, INT, SNE – totalt)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (KA, INT, JED, LA och SNE vid delegationerna)							
	XX 01 04 yy⁹³		– vid huvudkontoret ⁹⁴				
			– vid delegationer				
XX 01 05 02 (KA, INT, SNE - indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (KA, INT, SNE - direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT	92	103	120	127	135	141	143

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, och/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. Belopp och fördelning kommer att justeras beroende på resultaten av den planerade externaliseringsprocessen.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Politisk och strategisk samordning, programförvaltning, projekt- och bidragsförvaltning
--------------------------------------	---

⁹² KA = kontraktsanställda, INT = vikarier (interimspersonal), JED = "Jeune Expert en Délégation" (unga delegerade experter), LA = lokalanställd, SNE = utstationerade nationella experter.

⁹³ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

⁹⁴ Inom förvaltningen av strukturfonderna, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) samt Europeiska fiskerifonden (EFF).

Extern personal	Projekt och bidragsförvaltning						
Totala beräknade behov av personalresurser	183	205	233	246	256	264	266

3.2.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen för 2014–2020

- ☒ Förslaget/initiativet är förenligt med den fleråriga budgetramen för 2014–2020
- ☐ Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

Ej tillämpligt

- ☐ Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras⁹⁵

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

Ej tillämpligt

3.2.5. Bidrag från tredje part

- ☒ Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilken extern organisation som bidrar till medfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom medfinansiering								

⁹⁵ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- X Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - X Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga inkomstsidan:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna ⁹⁶						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många kolumner 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.

ska fastställas (Intäkterna från finansieringsinstrumenten ska återanvändas under programmets löptid och i slutändan lösas in som inkomster tillsammans med huvudbeloppet vid programmets slut).

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

⁹⁶ När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbörds kostnader.