



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.3.2012
COM(2011) 665 final/3

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

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

{SEC(2011) 1263 final}

{SEC(2011) 1264 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Den 29. juni 2011 vedtog Kommissionen et forslag til den næste flerårige finansielle ramme for 2014-2020¹: "Et budget for Europa 2020". I sit forslag besluttede Kommissionen at foreslå, at der oprettes et nyt integreret instrument for investeringer i EU-infrastruktur-prioriteter på områderne transport, energi og telekommunikation: den såkaldte "Connecting Europe-facilitet" (CEF).

Intelligente, bæredygtige og fuldt sammenkoblede transportnet, energinet og digitale net er en nødvendig forudsætning for at fuldføre det indre marked. Desuden kan investeringer i centrale infrastrukturer med stor merværdi for EU øge Europas konkurrenceevne under vanskelige økonomiske vilkår, der præges af lav vækst og stramme offentlige budgetter. Endelig er sådanne investeringer i infrastruktur også afgørende for, at EU kan opfylde sine mål for bæredygtig vækst, der er opstillet i Europa 2020-strategien, og EU's "20-20-20"-mål på det energi- og klimapolitiske område².

Ved denne forordning fastsættes bestemmelser for reguleringen af CEF. Den bygger på arbejdet i forbindelse med forberedelsen af revisionen af den politiske ramme i alle tre sektorer (transport, energi og telekommunikation) med henblik på den næste flerårige finansielle ramme (2014-2020). I overensstemmelse med artikel 170 i TEUF er der foreslået nye retningslinjer for hver sektor i tråd med CEF. Derfor udgør de reviderede retningslinjer for transport, energi og telekommunikation på den ene side og CEF på den anden side én sammenhængende lovpakke.

I det seneste årti er der gennemsnitligt set afsat stadig færre midler til infrastruktur i Europa. Den økonomiske og finansielle krise har imidlertid skabt fornyet interesse for behovet for infrastrukturinvesteringer. Under den økonomiske krise har målrettede investeringer i renovering eller anlæg af infrastruktur udgjort en vigtig del af de stimulerende foranstaltninger og genopretningsplanerne på EU- og medlemsstatsplan med henblik på at støtte den samlede efterspørgsel og samtidig sikre et afkast på lang sigt af de anvendte midler. Vigtigst af alt har krisen vist, at infrastrukturer er afgørende for Europas økonomiske fremtid.

Et ægte integreret fælles marked som omhandlet i Monti-rapporten³ ville ikke være muligt uden helstøbte forbindelser mellem alle dets komponenter. Transportforbindelser, elnet og bredbåndsnet er afgørende for et velfungerende og integreret økonomisk område og for dets sociale og territoriale samhørighed. Men selv om lovgivningen i EU og markederne integreres stadig mere - senest i energisektoren med vedtagelsen og ikrafttrædelsen af den tredje liberaliseringspakke - halter den fysiske sammenkobling på tværs af landegrænser bagefter. Nogle forbindelser mangler, især i de nye medlemsstater, hvilket skaber skillelinjer mellem

¹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Et budget for Europa 2020" af 29.6.2011, KOM(2011) 500 endelig.

² 20 % mindre drivhusgasser, 20 % vedvarende energi i EU's endelige energiforbrug og 20 % større energieffektivitet i 2020.

³ "A new strategy for the single market - at the service of Europe's economy and society" (En ny strategi for det indre marked – til gavn for Europas økonomi og samfund)". Rapport fra Mario Monti til Europa-Kommissionens formand den 9. maj 2010, s. 64-65.

Den Europæiske Unions centrale områder og randområder og hæmmer en yderligere udvikling af samhandelen internt i Unionen eller væksten i nye økonomiske sektorer, f.eks. e-handel.

Der er afdækket betydelige investeringsbehov. For energisektorens vedkommende udpeges tolv prioriterede infrastrukturkorridorer og -områder, fire for hver sektor - transport af elektricitet og gas, udbredelse af intelligente net, elmotorveje og CO₂-net på tværs af landegrænser - i den foreslåede forordning om retningslinjer for gennemførelsen af europæiske infrastrukturprioriteter på energiområdet (herefter benævnt retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur). EU's energisystem har behov for investeringer på ca. en billion frem til 2020, hvoraf det anslås, at der er behov for ca. 200 mia. EUR alene til elektricitets- og gasnet af europæisk betydning. 100 mia. EUR af den samlede investering bør komme fra markedet, uden støtte, hvorimod der for de resterende 100 mia. EUR er behov for, at det offentlige træder til og hjælper med til at give den nødvendige private investering en løftestangseffekt.

For transportsektorens vedkommende er et europadækkende "hovednet" udpeget efter en fælleseuropæisk planlægningsmetode. Dette hovednet med korridorer til højeffektiv gods- og passagertrafik med et lavt emissionsniveau gør udstrakt brug af eksisterende infrastruktur. Ved at tilføje manglende forbindelser og modvirke trafikale flaskehalse og ved at anvende mere effektive tjenester i multimodale sammenhænge vil hovednettet kunne håndtere størstedelen af transportstrømmene i det indre marked. Udgifterne ved EU's infrastrukturudbygning til dækning af transportefterspørgslen er anslået til over 1,5 billion EUR i perioden 2010-2030 for EU-medlemsstaternes samlede transportnet. Færdigetableringen af det transeuropæiske transportnet kræver ca. 500 mia. EUR frem til 2020, hvoraf der er behov for 250 mia. EUR til at færdiggøre manglende forbindelser og fjerne flaskehalse i hovednettet.

For telekommunikationsnettets vedkommende går et vigtigt mål ud på at fjerne (digitale) flaskehalse, som hindrer fuldførelsen af det digitale indre marked. Dette indebærer et behov for en generel forbedring af hele bredbåndsnettet og etablering af infrastrukturplatforme for digitale tjenester, der tillader en sammenhængende ibrugtagning af europæiske digitale offentlige tjenester. Disse net, både fysiske og tjenestebaserede, er vigtige drivkræfter for intelligent vækst. Den digitale dagsorden går bl.a. ud på at sikre, at alle europæere har basal bredbåndsadgang i 2013 og adgang til hurtigt og ultrahurtigt bredbånd i 2020. I september 2010 skitserede Kommissionen de tiltag, som er nødvendige for at mobilisere de investeringer på op til 270 mia. EUR, der kræves for at skaffe alle europæiske husstande og virksomheder ultrahurtigt bredbånd inden 2020. Under de nuværende omstændigheder vil en del af disse investeringer skulle dækkes af den private sektor. Investeringsbehovet for at opfylde disse mål anslås til op til 270 mia. EUR. Den private sektors investeringer uden Unionens indgriben forventes imidlertid ikke at overstige 50 mia. EUR i perioden frem til 2020. Dette resulterer i manglende investeringer på op til 220 mia. EUR. Da de samfundsmæssige fordele, der er forbundet med investering i digital infrastruktur, langt overstiger det private incitament til at investere, er der behov for et målrettet offentligt indgreb for at stimulere markedet.

Af analysen, som Kommissionen udførte ved forberedelsen af denne forordning, fremgik det, at selv om markedet og de nationale budgetter forventes at spille en stor rolle mht. at tilvejebringe de nødvendige infrastrukturer gennem passende investeringer og prismekanismer, vil nogle infrastrukturinvesteringer ikke blive foretaget eller blive forsinket langt ud over 2020, medmindre EU træffer foranstaltninger. Der er derfor behov for et væsentligt bidrag fra EU's

budget i den næste flerårige finansielle ramme for at sikre, at EU's infrastrukturprioriteter føres ud i livet.

For at øge gennemslagskraften af EU's budgetmidler foreslår Kommissionen at udnytte innovative finansielle instrumenter mere systematisk for at tilvejebringe et alternativ til den traditionelle tilskudsfinansiering og udfylde huller i finansieringen af strategiske investeringer. Et væsentligt træk ved de innovative finansielle instrumenter ligger i, at de kan give EU's budget en større multiplikatorvirkning end traditionelle instrumenter ved at fremme og tiltrække anden offentlig og privat finansiering til projekter af EU-interesse. De giver investeringerne en løftestangseffekt og øger dermed EU-budgettets gennemslagskraft.

På grundlag af erfaringer fra den nuværende finansielle ramme med finansielle instrumenter, som er oprettet i samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank (EIB), såsom lånegarantiinstrumentet for TEN-T-transportprojekter (LGTT), foreslår Kommissionen at gennemføre en væsentlig del af sine foranstaltninger inden for CEF gennem finansielle instrumenter. Navnlig vil Europa 2020-initiativet med projektobligationer⁴ blive brugt til at sikre investeringsmidler til infrastrukturprojekter af stor strategisk europæisk interesse.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSE

2.1 Høring og ekspertrådgivning

Denne forordning bygger på omfattende høringer af interesserede parter, EU-institutioner og -organer, medlemsstater, regionale eller lokale myndigheder, arbejdsmarkedets parter og de økonomiske interesseorganisationer, akademiske eksperter og internationale institutioner. Resultaterne af de midtvejsevalueringer, der er udført på programmerne for 2007-2013, samt en bred vifte af undersøgelser og ekspertrådgivning indgik i grundlaget.

I de interesserede parters bidrag blev bl.a. følgende emner berørt for de tre sektorer:

Der er bred enighed i høringerne om, at hurtigere udvikling af infrastruktur med europæisk merværdi forudsætter en øget støtte fra Unionen.

De interesserede parter opfordrede til at skabe en større løftestangseffekt for EU-finansiering af politiske målsætninger angående transeuropæiske net - eksempelvis gennem en bedre koordinering mellem de forskellige finansielle instrumenter, dvs. Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), programmerne for de transeuropæiske net og EIB's interventioner.

Et større udvalg af disponible finansieringsinstrumenter opfattes af de interesserede parter som et middel til bedre at tilpasse støtten til et projekts særlige behov med henblik på at muliggøre en effektiv strukturering af projektet og tiltrække nye investorer. Det planlagte initiativ om projektobligationer er særligt velegnet til CEF's større investeringer.

⁴ KOM(2011) XXX om iværksættelsen af pilotfasen i Europa 2020-initiativet med projektobligationer.

2.2 Konsekvensanalyse

Forslaget til forordning har været genstand for en konsekvensanalyse af valgmulighederne med hensyn til gennemførelsen af CEF som et politisk initiativ, dvs. alternativer vedrørende definitionen af operationelle regler for CEF. Konsekvensanalysen tog udgangspunkt i det overordnede mål for CEF som foreslået i meddelelsen om den flerårige finansielle ramme "Et budget for Europa 2020"⁵ - for at fremskynde udviklingen af den infrastruktur, som EU skal bruge for at opfylde Europa 2020-strategiens mål samt "20-20-20"-målene om energi og klimaændringer - og byggede på resultater af høringer af de interesserede parter og evalueringsundersøgelser af EU's nuværende programmer, som yder finansiell støtte til udviklingen af TEN.

Ved vurderingen af de politiske valgmuligheders virkninger er hovedvægten lagt på at opfylde to specifikke hovedmål på den mest effektive og sammenhængende måde:

- 1) Løftestangeffekten af EU-midler øges ved at definere finansieringsformer, -metoder og -regler, som kan sikre maksimal løftestangeffekt med hensyn til at tiltrække offentlige og private investeringer til projekter med relevans for Europa eller det indre marked, navnlig prioriterede net, der skal fuldføres frem til 2020, og hvis europæiske merværdi er mest velbegrundet, og herunder, hvor det er relevant, projekter i tredjelande
- 2) En rettidig færdigetablering af EU-medfinansierede projekter lettes ved at definere overvågnings- og evalueringsmekanismer, der belønner resultater og straffer en ineffektiv udnyttelse af EU-midlerne.

Samtidig måtte der ved vurderingen af de politiske valgmuligheder tages hensyn til to sammenhængende og overordnede politiske mål for Unionen; dels opfyldelsen af de sektorspecifikke politiske mål for infrastrukturer som defineret i artikel 170 og 171, i TEUF, og dels forenklingen af reglerne for EU-finansiering ved at udnytte synergierne inden for og mellem sektorerne, hvilket Kommissionen lægger stor vægt på⁶. Da disse to politiske mål imidlertid ikke er fuldt kompatible, gik et centralt aspekt ud på at afveje sammenhængen med sektorspecifikke politikmål i forhold til maksimeringen af synergier, da man vurderede valgmulighederne i henseende til regler for anvendelsen af CEF på operativt plan.

Som udgangspunkt blev ni overordnede alternative politiske valgmuligheder overvejet ud fra det centrale ræsonnement, der ligger til grund for Kommissionens afgørelse om at foreslå at oprette Connecting Europe-faciliteten, dvs. at forenkle EU's eksisterende finansieringsrammer ved at udnytte sektorspecifikke synergier. De alternative politiske valgmuligheder byggede på kombinationer af scenarier svarende til tre grundlæggende valgmuligheder for at forenkle de finansielle bestemmelser – minimal, maksimal og variabel (eller "a la carte") harmonisering af sektorspecifikke regler – på de to førnævnte politiske indsatsområder; løftestangeffekt for investeringer og gennemførelse af programmet.

⁵ KOM(2011) 500.

⁶ Meddelelse fra Kommissionen om gennemgang af EU's budget (KOM(2010) 700), om smart regulering (KOM(2010) 543) og om et budget for Europa 2020 (KOM(2011) 500).

En vifte af valgmuligheder lå mellem to yderpunkter. I det ene yderpunkt, dvs. minimumsharmonisering af både løftestangeffekten af investeringer og programmets gennemførelse, foreligger en situation, hvor EU-finansieret støtte fra CEF ydes efter helt særskilte, specifikke regler og strukturer for hver sektor. I det andet yderpunkt kendetegnes den politiske valgmulighed ved maksimal harmonisering af både løftestangeffekten af investeringer og programmets gennemførelsesbestemmelser, og der skabes derved en situation, hvor de tre sektorer får helt fælles finansielle bestemmelser og programforvaltningsstruktur med hensyn til anvendelsen af midler fra CEF. Mellem disse yderpunkter blev der i de resterende valgmuligheder overvejet situationer, hvor sektorerne havde nogle fælles regler og strukturer, mens andre forblev forskellige og sektorspecifikke, dvs. kombinationer af maksimal eller variabel harmonisering af reglerne på et politisk indsatsområde kombineret med variabel eller minimal harmonisering af de sektorspecifikke regler på det andet område.

Af vurderingen af disse politiske valgmuligheders virkninger med hensyn til at opfylde de førnævnte mål blev det konkluderet, at to af de overvejede valgmuligheder bedst kan sikre, at CEF i kraft af sine operationelle regler vil støtte en fremskyndet udvikling af infrastruktur af europæisk interesse:

- den politiske valgmulighed, hvor harmoniseringen af reglerne er variabel, dvs. med en række fælles regler og et resterende antal sektorspecifikke regler på området løftestangeffekt af investeringer såvel som for programmets gennemførelse, ville være den mest hensigtsmæssige valgmulighed i forhold til sammenhængen med alle EU's relevante politiske mål

- den politiske valgmulighed, hvor en variabel harmonisering af reglerne for løftestangeffekt af investeringer er valgt tillige med en maksimal harmonisering af reglerne for programmets gennemførelse, kunne vise sig at være mere effektiv målt på omkostninger.

Men den anden valgmulighed kunne på længere sigt påvirke evnen til at reagere på sektorspecifikke forhold, navnlig for så vidt angår programmeringen af midler, hvilket måske på lang sigt opvejer de førnævnte omkostningsbesparelser. Det blev derfor konkluderet, at en vis grad af sektorrelateret fleksibilitet - også med hensyn til at definere CEF-regler for programgennemførelsen - ville sikre opfyldelsen af CEF's mål bedst.

Bestemmelserne angående anvendelsen af midler fra CEF, der er fremsat i nærværende forordning, er opstillet på grundlag af de overvejelser og konklusioner, som er fremhævet i ovennævnte konsekvensanalyse.

2.3 CEF's merværdi for EU

Processen for høring af de interesserede parter og analysen i konsekvensanalysen viste, at CEF som en fælles finansieringsramme vil skabe merværdi på fire områder:

- (1) En fælles ramme medfører en forenkling af EU's lovgivning vedrørende finansiering af TEN-infrastrukturer. Den vil også sikre en sammenhængende tilgang til EU's projektf finansiering i de tre sektorer.
- (2) Samtidig vil en fælles EU-infrastrukturfond og finansiell ramme udgøre en sammenhængende og gennemsigtig tilgang til EU-finansiering, der skaber sikkerhed, og den vil derfor få et enormt potentiale med hensyn til at tiltrække yderligere finansiering fra den private sektor. Finansielle instrumenter vil stå til rådighed på en centraliseret og koordineret måde, hvilket tiltrækker private

investorer, og forbindelserne med de private investorer og de finansielle partnerinstitutioner effektiviseres.

- (3) Desuden vil den støt stigende indbyrdes afhængighed mellem økonomiske infrastrukturprojekter, net og sektorer gøre det muligt at opnå stordriftsfordele. En integreret ramme for finansieringen af EU-infrastruktur kan åbne mulighed for at udnytte synergieffekter på tværs af sektorer i forbindelse med udvikling og gennemførelse af projekter, spare omkostninger og/eller opnå en mere effektiv udnyttelse og et højere afkast.
- (4) Sidst, men ikke mindst, vil en fælles ramme udnytte høstede erfaringer og bedste praksis på tværs af sektorerne og derigennem øge effektiviteten og omkostningseffektiviteten af EU's finansiering i alle sektorer.

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

De transeuropæiske net er omfattet af artikel 170 i TEUF: "Unionen bidrager til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet". EU's ret til at handle på området finansiering af infrastruktur er fastsat i artikel 171, hvori det fastsættes, at "Unionen kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, (...), navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser". Ifølge artikel 172, i TFEU, skal "De i artikel 171, stk. 1, omhandlede retningslinjer og andre foranstaltninger vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure og efter høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget".

I meddelelsen om budgetgennemgangen understregede Kommissionen betydningen af at anvende EU-budgettet til at "udfylde de huller, som de nationale politiske beslutningsprocesser har efterladt, og naturligvis især tage grænseoverskridende udfordringer op på områder som f.eks. infrastrukturer, mobilitet, territorial samhørighed ... - hvor disse huller ellers ville være til skade for EU's interesser som helhed"⁷. I forbindelse med planlægning og finansiering af infrastruktur har medlemsstaterne tendens til at prioritere projekter, som primært har national betydning, og disse er ikke altid sammenfaldende med projekter på tværs af landegrænser, som indebærer større merværdi for borgerne på et overordnet EU-plan⁸. De samlede udgifter for EU og medlemsstaterne bør være omkostningseffektive, sikre, at investeringen har en passende størrelse, og fremme synergier.

Retsakten og typen af foranstaltning (dvs. finansiering) er begge defineret i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, som udgør retsgrundlaget for CEF, og fastslår, at opgaver, hovedmål og indretning med hensyn til de transeuropæiske net kan fastlægges ved forordninger.

⁷ KOM(2010) 700, s. 5.

⁸ Se konsekvensanalyserapporter om reviderede retningslinjer for TEN-T, SEK(2011) xxx, om reviderede retningslinjer for TEN-E, SEK(2011) xxx og retningslinjer for e-TEN, SEK(2011) xxx.

4. VIRKNING FOR BUDGETTET

Kommissionens forslag til den næste flerårige finansielle ramme indeholder et forslag om at afsætte 50 mia. EUR⁹ i perioden 2014-2020, hvoraf 10 mia. EUR fra Samhørighedsfonden er øremærket til transportinfrastruktur.

CEF	40 mia. EUR
• Energi	9,1 mia. EUR
• Transport	21,7 mia. EUR
• Telekommunikation/Digitale net	9,2 mia. EUR
Øremærkede beløb fra Samhørighedsfonden til transportinfrastrukturer	10 mia. EUR
I alt	50 mia. EUR

Erfaringerne med den aktuelle finansielle ramme viser, at mange medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, har vanskeligt ved at projektere og fuldføre komplekse transportinfrastrukturprojekter på tværs af landegrænser. Derfor foreslår Kommissionen i den næste flerårige finansielle ramme, at Samhørighedsfonden fortsat støtter medlemsstater, hvis bruttonationalindkomst (BNI) pr. indbygger er mindre end 90 % af gennemsnittet for EU-27, og som investerer i transeuropæiske transportnet og miljøet, men at en del af midlerne fra Samhørighedsfonden (10 mia. EUR) vil blive anvendt til at finansiere transportprojekter i hovedtransportnettet i medlemsstater, der i henhold til "Connecting Europe-faciliteten" er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden.

5. RESUMÉ AF FORORDNINGENS INDHOLD

5.1 En fælles ramme for investeringer i EU's infrastrukturprioriteter.

Tidligere erfaringer med finansiering af infrastruktur i forbindelse med TEN, den europæiske økonomiske genopretningsplan, Samhørighedsfonden og strukturfondene viser, at EU kan tilføre en merværdi til infrastrukturer. Der hersker enighed blandt de interesserede parter om, at i et scenario uden ændringer vil Europa muligvis ikke vil være i stand til i tide at mobilisere de investeringer, der er påkrævet for at modernisere infrastrukturen og tilføje manglende forbindelser.

I kølvandet på finanskrisen kæmper medlemsstaterne med at opnå den nødvendige finanspolitiske konsolidering af deres offentlige budgetter. Infrastrukturomkostninger er ofte nedskåret betydeligt, idet udgifter til investeringer i infrastrukturprojekter suspenderes eller udskydes. Samtidig hersker der usikkerhed om mulighederne for at optrappe investeringer fra private kilder. Ud over finansieringsrelaterede begrænsninger forsinkes eller hindres gennemførelsen af de nødvendige infrastrukturprojekter også af lovgivningsmæssige

⁹ Alle tal i faste 2011-priser. De tilsvarende beløb udtrykt i løbende priser, findes i finansieringsoversigten.

hindringer. På denne baggrund synes EU's nuværende ramme for finansiering af infrastrukturer ikke at være tilstrækkelig til at yde en effektiv indsats. Finansieringen er opsplittet på for mange programmer og hæmmer en fuld udnyttelse af synergier mellem programmer og sektorer.

I henseende til omlægning af finansieringsstrategien for infrastruktur har Kommissionen søgt at opfylde følgende mål:

- der sikres en omkostningseffektiv og rettidig gennemførelse af højt prioriteret netinfrastruktur i energi-, transport- og IKT-sektoren som udpeget i energiinfrastrukturpakken, hvidbogen om konkurrencedygtig og bæredygtig transport¹⁰ og den digitale dagsorden for Europa
- der tilstræbes størst mulig synergi mellem energi-, transport- og IKT-programmer, således at finansieringen følger en sammenhængende politisk strategi, og projekter udvælges i henhold til klare, harmoniserede kriterier
- EU's evne til at tiltrække andre offentlige eller private midler forbedres, således at de samlede mobiliserede ressourcer er tilstrækkelige til at dække det forventede investeringsbehov frem til 2020
- der sikres en optimal udvælgelse, opfølgning og overvågning af projekter, så EU's finansiering er målrettet, giver den største gennemslagskraft og bruges på den mest effektive måde.

Der indføres et fælles retsgrundlag for økonomisk støtte til tre særskilte sektorer med forskellige politiske rammer, fordi dette giver mulighed for at udnytte synergier på tværs af sektorer i lyset af de fælles problemer med hensyn til at finansiere virkeliggørelsen af politikmål, der i øvrigt er meget forskelligartede. En fælles ramme vil firedoble merværdien.

En fælles ramme fører til en forenkling af EU's lovgivning vedrørende finansiering af TEN-infrastrukturer. Den vil også sikre en sammenhængende tilgang til EU's projektf finansiering i de tre sektorer. Som tidligere nævnt er EU's finansielle ramme for infrastruktur for øjeblikket temmelig kompleks, hvilket primært skyldes antallet og den manglende ensartethed af EU's eksisterende retsakter. Forenkling af reglerne er et af de centrale begreber i Kommissionens forslag til en ny tilgang til EU's budgetudgifter.

Samtidig vil EU's fælles finansielle ramme og infrastrukturfond udgøre en sammenhængende og gennemsigtig tilgang til EU-finansiering, der skaber sikkerhed, og den vil derfor få et enormt potentiale med hensyn til at tiltrække yderligere finansiering fra den private sektor. Finansielle instrumenter vil stå til rådighed på en centraliseret og koordineret måde, hvilket tiltrækker private investorer, og forbindelserne med de private investorer og de finansielle partnerinstitutioner effektiviseres.

Desuden vil den støt stigende indbyrdes afhængighed mellem økonomiske infrastrukturprojekter, net og sektorer gøre det muligt at opnå stordriftsfordele. En integreret EU-ramme for finansieringen infrastruktur vil åbne mulighed for at udnytte synergieffekter på tværs af

¹⁰ KOM(2011) 144.

sektorer i forbindelse med udvikling og gennemførelse af projekter, spare omkostninger og/eller opnå en mere effektiv udnyttelse og et højere afkast.

Sidst, men ikke mindst, vil en fælles ramme gøre det muligt at udveksle erfaringer og bedste praksis på tværs af sektorerne og derigennem øge effektiviteten og omkostningseffektiviteten af EU's finansiering i alle sektorer.

5.2 Forenklingsforanstaltninger og sammenhæng med eksisterende regler

Forenkling af reglerne er et af de centrale begreber i Kommissionens forslag til en ny tilgang til EU's budgetudgifter. En fælles ramme for CEF fører til en forenkling af EU's lovgivning vedrørende finansiering af TEN-infrastrukturer. EU's projektf finansiering af transport, energi og digitale net reguleres i én fælles retsakt.

Selv om sektorerne er teknisk, finansielt og reguleringsmæssigt forskellige, findes der et tilstrækkeligt antal fællestræk til, at der kan opnås en reel forbedring i forhold til de forskellige eksisterende instrumenter. Samtidig indeholder forslaget specifikke regler, det er nødvendigt at opretholde af hensyn til det overordnede mål med CEF: at fremskynde og i højere grad målrette strømmen af offentlige EU-midler mod vigtige infrastrukturprojekter af interesse for EU.

Med den nuværende tekst indføres der en forenkling, som bl.a. tager fat på følgende spørgsmål:

- Tilpasning af indikatorer til Europa 2020-strategiens mål
- Fleksibilitet for så vidt angår budgettildelinger
- Centraliseret forvaltning af de tre sektorer; eventuelt varetages gennemførelsen af et forvaltningsorgan
- Fælles finansieringsinstrumenter
- Fælles tildelingskriterier
- Fælles betingelser for finansiel bistand
- One Stop-synlighed med fælles årlige arbejdsprogrammer (vigtig for sektoren) og fælles udvalg (vigtig for medlemsstaterne)

Endvidere er der sikret fuld sammenhæng med den nuværende og kommende finansforordning. De påtænkte undtagelser er enten tilladt i henhold til relevante retsakter, eller også findes der fortilfælde.

5.3 Øget vægt på finansielle instrumenter

CEF vil supplere EU's direkte støtte med finansielle instrumenter for at optimere udbyttet af finansieringen. I kraft af finansielle instrumenters højere multiplikatoreffekt (som kunne nå op på 1:15 til 1:20) lettes adgangen til kapital til dækning af de store investeringsbehov. Sammen med den vellykkede absorption af direkte EU-støtte (som det var tilfældet i den europæiske genopretningsplan (EERP) og i TEN-T-programmet) vil en øget udnyttelse af finansielle

instrumenter bidrage væsentligt til at mindske risiciene for projektinitiativtagere og derfor sikre, at projekter af fælles interesse gennemføres.

Opgaven består desuden i at skabe vilkår, der fremmer private investeringer, og udvikle instrumenter, som udgør attraktive mekanismer for specialiserede infrastrukturinvestorer. For at optimere effektiviteten skal sådanne mekanismer tilsigte at mindske risikoen ved at diversificere porteføljen af potentielle projekter. Den maksimale diversificering kan opnås ved at inddrage flere sektorer i en bred vifte af lande. Det kan lettest opnås på europæisk plan og på grundlag af veldefinerede korridorer og målrettede investeringsområder. Derfor bør de fleste finansielle instrumenter være fælles for alle sektorer. Det udelukkes dog ikke, at der kan udvikles finansielle instrumenter for at opfylde en individuel sektors specifikke behov.

På grundlag af analyser i forbindelse med denne forordnings forberedende fase skønner Kommissionen, at den finansielle støtte til bredbånd først og fremmest vil komme fra finansielle instrumenter, men på transport- og energiområdet forventes omfanget af EU's budgetmidler, som er påkrævet til finansielle instrumenter, ikke at overstige henholdsvis 2 mia. EUR og 1 mia. EUR. Disse skøn skal ikke forstås som bindende lofter, da omfanget af de EU-midler, der er afsat til finansielle instrumenter, vil blive tilpasset hvert år på grundlag af en vurdering af forberedte projekter, som foretages af finansielle formidlere (f.eks. EIB for projektobligationers vedkommende).

5.4 Connecting Europe-faciliteten i forbindelse med den næste flerårige finansielle ramme

Connecting Europe-faciliteten vil være en væsentlig del af EU's dagsorden for vækst med fokus på at øge EU's vækstpotentiale på lang sigt. Faciliteten vil blive koordineret med andre initiativer fra EU-budgettet som f.eks. "Horisont 2020", Samhørighedsfonden og strukturfondene.

Af hensyn til koordineringen med Horisont 2020 er det nødvendigt at sikre komplementaritet og undgå potentielle overlapninger. Det er også vigtigt i koordineringen mellem CEF og Horisont 2020 at sikre, at forskning og innovation, der udmøntes i ibrugtagning af infrastrukturen, ikke afbrydes. Det er især afgørende på et tidspunkt, hvor der er behov for betydelige teknologiske fremskridt inden for transport, energi og IKT, for at EU kan opfylde Europa 2020-strategiens ambitiøse mål. Støtte til forsknings- og innovationsaktiviteter via finansielle instrumenter vil blive gennemført af finansielle instrumenter i relation til Horisont 2020.

Hvad angår sammenhængen med Samhørighedsfonden og strukturfondene, vil samhørighedspolitikens fælles strategiske ramme samt partnerskabskontrakter med medlemsstaterne blive tæt koordineret med transport-, energi- og telekommunikationssektorens politiske rammer. De pågældende retningslinjer vil lade Samhørighedsfonden og strukturfondene tilvejebringe lokale og regionale infrastrukturer og deres sammenkobling med EU's prioriterede infrastrukturer, som forbinder alle borgere i EU.

Desuden vil Connecting Europe-faciliteten blive en centralt forvaltet facilitet, der kan udnytte et beløb i Samhørighedsfonden (10 mia. EUR i 2011-priser), som er øremærket til transport. Ved fordelingen af de 10 mia. EUR vil der blive givet størst mulig prioritet til projekter, der overholder de nationale tildelinger fra Samhørighedsfonden. Disse 10 mia. EUR vil blive

forbeholdt medlemsstater, der er berettiget til bidrag fra Samhørighedsfonden, og medfinansiering fra EU-budgettet fastsættes på samme niveau som Samhørighedsfonden –

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen¹¹,
efter fremsendelse af forslaget til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved at oprette Connecting Europe-faciliteten bør vækstpotentialet optimeres, idet synergier mellem transport-, energi- og telekommunikationspolitikkerne og deres gennemførelse udnyttes, og derved øges effektiviteten af Unionens indsats.
- (2) Et velfungerende indre marked forudsætter moderne højeffektive infrastrukturer, der binder Europa sammen, navnlig på områderne transport, energi og telekommunikation. Disse vækstoffremmende forbindelser vil give bedre adgang til det indre marked og dermed bidrage til en mere konkurrencedygtig markedsøkonomi i overensstemmelse med Europa 2020-strategiens målsætninger og mål¹⁴.
- (3) Med oprettelsen af en Connecting Europe-facilitet tilsigtes det at fremskynde investeringerne i transeuropæiske net og skabe en løftestangseffekt for både den offentlige og private sektors finansiering.

¹¹ EUT C af ..., s. .

¹² EUT C af ..., s. .

¹³ EUT C af ..., s. .

¹⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "En digital dagsorden for Europa" af 26.8.2010, KOM(2010) 245 endelig/2.

- (4) Oprettelsen af effektive transport- og energiinfrastrukturnet er en af de 12 nøgleaktioner, som Kommissionen har udpeget i sin meddelelse om akten for det indre marked¹⁵.
- (5) Kommissionen forpligtede sig til at integrere klimaændringer i Unionens udgiftsprogrammer og afsætte mindst 20 % af Unionens budget til klimarelaterede mål. Det er vigtigt at sikre, at afbødning af og tilpasning til klimaændringer og risikoforebyggelse og risikostyring fremmes i forbindelse med forberedelse, tilrettelæggelse og gennemførelse af projekter af fælles interesse. Infrastrukturinvesteringer, der er omfattet af denne forordning, bør bidrage til at fremme overgangen til et lavt emissionsniveau samt klima- og naturkatastroferesistens i økonomien og samfundet.
- (6) Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning af 8. juni 2011 om "investering i fremtiden: en ny flerårig finansiel ramme ("FFR") for et konkurrencedygtigt, bæredygtigt og inklusivt Europa" betydningen af at sikre en hurtig gennemførelse af Unionens digitale dagsorden og fortsætte bestræbelserne på at nå målet om adgang til højhastighedsinternet for alle Unionsborgere senest i 2020, også i mindre udviklede regioner¹⁶. Europa-Parlamentet understregede også, at investeringer i effektiv transportinfrastruktur spiller en central rolle for EU's konkurrenceevne og kan bane vejen for en langsigtet økonomisk vækst efter krisen, og de transeuropæiske transportnet ("TEN-T") er afgørende med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og giver en væsentlig europæisk merværdi. Europa-Parlamentet gav udtryk for, at det er stærkt overbevist om, at TEN-T følgelig bør udgøre et centralt prioriteret område i den næste FFR, og at det er nødvendigt at forhøje TEN-T-midlerne i den næste FFR. Desuden understregede Europa-Parlamentet behovet for at maksimere effekten af finansieringen fra Unionen og mulighederne i forbindelse med Samhørighedsfonden, strukturfondene og finansielle instrumenter til finansiering af centrale grænseoverskridende europæiske prioriterede energiinfrastrukturprojekter, og det fremhævede behovet for en betydelig budgetbevilling fra Unionens budget til finansielle instrumenter på dette område.
- (7) Den 28. marts 2011 vedtog Kommissionen hvidbogen "En køreplan for et fælles transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektive transportsystem"¹⁷. I hvidbogen tilsigtes det senest i 2050 at nedbringe drivhusgasemissionerne fra transportsektoren med mindst 60 % i forhold til 1990. I hvidbogen tilsigtes det for infrastrukturens vedkommende senest i 2030 at etablere et fuldt funktionsdygtigt og multimodalt TEN-T "hovednet" i hele Unionen. I hvidbogen tilsigtes det også at optimere multimodale logistikkæders ydeevne bl.a. ved i højere grad at bruge mere energieffektive transportformer. Den indeholder derfor følgende mål af relevans for TEN-T-politikken: 30 % af vejtransporten over 300 km bør overgå til andre transportformer inden 2030 og mere end 50 % inden 2050; længden af det eksisterende højhastighedsjernbanenet bør tredobles inden 2030, og inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog; inden 2050 bør alle lufthavne i hovednettet være forbundet med jernbanenet; alle søhavne bør være forbundet med banegodsnettet og om muligt med de indre vandveje.

¹⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Akten for det indre marked. Tolv løftestænger til at skabe vækst og øget tillid. Sammen om fornyet vækst" af 13.4.2011, KOM(2011) 206 endelig.

¹⁶ Europa-Parlamentets beslutning 2010/2211 (INI).

¹⁷ En køreplan for et fælles transportområde (KOM(2011) 144).

- (8) Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning af 6. juli 2010 om en bæredygtig fremtid for transporten¹⁸, at en effektiv transportpolitik kræver passende økonomiske rammer, der er afstemt med de kommende udfordringer, og at de nuværende midler til transport og mobilitet bør øges; det anså det desuden for nødvendigt at oprette en mekanisme til samordning af anvendelsen af forskellige kilder til transportfinansiering, tilgængelige finansieringsmidler inden for samhørighedspolitikken, offentlig-private partnerskaber eller andre finansielle instrumenter, såsom garantier.
- (9) Rådet (transport, telekommunikation og energi) bekræftede i sine konklusioner af 11. juni 2009 om en gennemgang af TEN-T-politikken¹⁹ behovet for fortsat at investere i transportinfrastruktur for at sikre en virkelig udvikling af TEN-T inden for alle transportformer som grundlag for det indre marked og konkurrenceevne, den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen og dens forbindelse til nabolandene, med fokus på den europæiske merværdi. Rådet understregede, at det er nødvendigt, at Fællesskabet stiller de finansielle ressourcer, der er nødvendige for at stimulere investeringer i TEN-T-projekter, til rådighed, og navnlig, at det er nødvendigt at få en passende finansiell støtte fra TEN-T-budgettet til de prioriterede projekter, der omfatter relevante grænseoverskridende afsnit, og hvis gennemførelse vil gå ud over 2013, til at harmonere med de institutionelle begrænsninger, som de finansielle programmeringsrammer giver. Efter Rådets opfattelse bør offentlig-private partnerskaber yderligere udvikles og støttes i denne forbindelse efter behov.
- (10) På grundlag af målene i hvidbogen bør TEN-T-retningslinjerne som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/2012, af ...²⁰ udpege infrastruktur i det transeuropæiske transportnet, specificere krav, der skal opfyldes, og fastsætte foranstaltninger til deres gennemførelse. Ifølge retningslinjerne forventes det bl.a., at hovednettet er færdigetableret i 2030.
- (11) Ud fra en analyse af medlemsstaternes transportinfrastrukturplaner forventer Kommissionen, at investeringsbehovet i transportsektoren beløber sig til 500 mia. EUR for hele det transeuropæiske transportnet i perioden 2014-2020, hvoraf skønsmæssigt 250 mia. EUR vil blive investeret i TEN-T's hovednet. I betragtning af de disponible ressourcer på EU-plan må indsatsen koncentreres om projekter med den største europæiske merværdi for at opnå den ønskede gennemslagskraft. Støtten bør derfor målrettes hovednettet (især hovednettets korridorer) og projekter af fælles interesse inden for trafikstyringssystemer (navnlig lufttrafikstyringssystemer, som vedrører SESAR, der kræver budgetressourcer fra Unionen på ca. 3 mia. EUR).
- (12) I forbindelse med den gennemgang af TEN-T-politikken, der blev iværksat i februar 2009, blev en særlig ekspertgruppe nedsat for at støtte Kommissionen og undersøge finansieringsstrategien og finansieringsperspektiver for TEN-T. Ekspertgruppe nr. 5 trak på eksterne eksperter erfaringer fra forskellige områder: infrastrukturforvaltere, infrastrukturplanlæggere, nationale, regionale og lokale repræsentanter, miljøeksperter, forskere og repræsentanter for den private

¹⁸ Europa-Parlamentets beslutning 2009/2096 (INI).

¹⁹ Rådsk dokument 10850/09.

²⁰ EUT L ... af ... , s.

sektor. Ekspertgruppe nr. 5's²¹ endelige rapport, der blev vedtaget i juli 2010, indeholder 40 henstillinger, hvoraf nogle er blevet taget i betragtning i dette forslag.

- (13) Erfaringerne med den aktuelle finansielle ramme viser, at mange medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, har betydelige vanskeligheder ved rettidigt at fuldføre komplekse transportinfrastrukturprojekter på tværs af landegrænser med høj merværdi for Unionen. For at få fuldført flere transportprojekter, især på projekter på tværs af landegrænser med en høj merværdi for Unionen, bør en del af Samhørighedsfonden (10 mia. EUR²²) derfor overføres til at finansiere transportprojekter i hovednettet i de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, via Connecting Europe-faciliteten. Kommissionen bør støtte medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, i deres forberedelse af en passende række projekter for at give de nationale tildelinger fra Samhørighedsfonden størst mulig prioritet.
- (14) I meddelelsen om "Prioriteringer på energiinfrastrukturuområdet for 2020 og derefter – en plan for et integreret europæisk energinet", der er vedtaget i november 2010²³, fastlagde Kommissionen de prioriterede korridorer, som er nødvendige for at opfylde Unionens ambitiøse energi- og klimapolitiske mål inden 2020, for at fuldføre det indre energimarked, sikre forsyningssikkerheden, åbne mulighed for at integrere vedvarende energikilder og forberede nettene til yderligere at fjerne kulstof fra energisystemet efter 2020.
- (15) Der er behov for betydelige investeringer for at modernisere og udvide Europas energiinfrastruktur og sammenkoble net på tværs af landegrænserne med henblik på at opfylde Unionens energi- og klimapolitiske mål tillige med målene om konkurrenceevne, bæredygtighed og forsyningssikkerhed på en omkostningseffektiv måde. Det anslåede investeringsbehov til energiinfrastruktur frem til 2020 andrager 1 billion EUR; heraf afsættes ca. 200 mia. EUR til infrastrukturer af europæisk betydning til el- og gastransmission samt oplagring. Blandt projekter af europæisk betydning risikerer investeringer på ca. 100 mia. EUR ikke at blive foretaget på grund af hindringer såsom manglende tilladelse, regulering og finansiering.
- (16) Da det haster med at opbygge fremtidens energiinfrastruktur, og investeringsbehovet vokser betydeligt sammenlignet med tidligere tendenser, kræves en brat ændring af den måde, hvorpå energiinfrastruktur støttes på EU-niveau. Rådet (transport, telekommunikation og energi) tilsluttede sig, at energikorridorerne skulle prioriteres, i sine konklusioner²⁴ af 28. februar 2011.
- (17) Det Europæiske Råd²⁵ opfordrede den 4. februar 2011 Kommissionen til at strømline og forbedre godkendelsesprocedurer og skabe en lovramme, som tiltrækker investeringer. Det Europæiske Råd understregede, at størstedelen af finansieringsomkostningerne vil skulle dækkes af markedet gennem opkrævning af afregningspriser. Det Europæiske Råd erkendte, at

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf
²² I 2011-priser.

²³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Prioriteringer på energiinfrastrukturuområdet for 2020 og derefter – en plan for et integreret europæisk energinet" af 17.11.2010, KOM(2010) 677 endelig.

²⁴ Rådsk dokument 6950/11.

²⁵ EUCO 2/1/11.

offentlig finansiering er nødvendig til projekter, der kræves af hensyn til energiforsynings-sikkerheden eller solidariteten, men som ikke kan tiltrække markedsbaseret finansiering.

- (18) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/2012 af ... [retningslinjer for transeuropæisk infrastruktur]²⁶ udpeges transeuropæiske energiinfrastrukturprioriteter, som bør gennemføres frem til 2020 for at opfylde Unionens energi- og klimapolitiske mål; der fastlægges regler for udpegningen af projekter af fælles interesse, som er nødvendige for at gennemføre disse prioriteter, der indføres foranstaltninger vedrørende udstedelse af godkendelser, inddragelse af offentligheden og regulering for at fremskynde og/eller lette gennemførelsen af disse projekter og herunder kriterier for, om disse projekter generelt er berettiget til finansiel støtte fra Unionen.
- (19) Telekommunikation er i stigende grad ensbetydende med internetbaserede infrastrukturer, hvor bredbåndsnet og digitale tjenester er tæt forbundet. Internettet udvikler sig til den dominerende platform for kommunikation, udbud af tjenester og erhvervsvirksomhed. Transeuropæisk adgang til hurtige internetforbindelser og digitale tjenesteydelser er derfor afgørende for den økonomiske vækst og det indre marked.
- (20) Et moderne, fiberbaseret internet får afgørende betydning fremover for europæiske virksomheders internetdækning, især for SMV'er, der ønsker at benytte cloud computing for at forbedre omkostningseffektiviteten.
- (21) I Europa 2020-strategien²⁷ opfordres der til at gennemføre den digitale dagsorden for Europa²⁸, hvorved der indføres en stabil retlig ramme for at stimulere investeringer i en åben og konkurrencedygtig infrastruktur til højhastighedsinternet og tilknyttede tjenester. I juni 2010 tilsluttede Det Europæiske Råd sig den digitale dagsorden for Europa og opfordrede alle institutionerne til at medvirke til dens fuldstændige gennemførelse²⁹.
- (22) Den 31. maj 2010 konkluderede Rådet, at Europa bør tilvejebringe de nødvendige ressourcer for at udvikle et digitalt indre marked baseret på hurtigt og ultrahurtigt internet og interoperable applikationer, og erkendte, at effektive og konkurrencedygtige investeringer i næste generation af bredbåndsnet vil have stor betydning for innovation, forbrugernes valgmuligheder og for Unionens konkurrenceevne og kan øge livskvaliteten gennem bedre sundhedstjenester, sikrere transportløsninger, nye mediemuligheder og nemmere adgang til varer og tjenesteydelser, navnlig på tværs af grænserne³⁰.
- (23) Incitamentet for den private sektor til at investere i meget hurtige bredbåndsnet synes at være lavere end fordelene for samfundet som helhed. Skønsmæssigt udgør investeringsbehovet for at opfylde den digitale dagsordens målsætning om at give alle europæiske borgere og virksomheder hurtig internetadgang op til 270 mia. EUR. Den private sektors investeringer

²⁶ EUT L ... af ... , s.

²⁷ KOM(2010) 2020 endelig af 3.3.2010.

²⁸ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "En digital dagsorden for Europa" af 26.8.2010, KOM(2010) 245 endelig/2.

²⁹ Det Europæiske Råds konklusioner om en ny EU-strategi for vækst og beskæftigelse – afsluttende behandling og gennemførelse af Europa 2020-strategien af 17. juni 2010.

³⁰ Rådets konklusioner vedrørende en digital dagsorden for Europa, 3017. samling i Rådet for Den Europæiske Union (transport, telekommunikation og energi), den 31. maj 2010 i Bruxelles.

uden Unionens indgriben forventes imidlertid ikke at overstige 50 mia. EUR i perioden frem til 2020. De deraf følgende manglende investeringer udgør en betydelig flaskehals for etableringen af infrastruktur, og samtidig afhænger det digitale indre marked af, at alle borgere vil blive tilsluttet fremtidens infrastruktur.

- (24) Det er nødvendigt at udvikle et stærkt og sammenhængende, EU-dækkende net til onlinelevering af almene aktioner, hvori både offentlige aktører og det civile samfunds aktører deltager på nationalt og regionalt niveau, og det er derfor vigtigt at sikre en struktureret EU-finansiering af omkostningerne ved systemet og softwareudviklingen samt vedligeholdelse af en modstandsdygtig hub til sådanne net, således at de nationale operatørers budgetter alene skal dække de indenlandske omkostninger.
- (25) Der er behov for flere gennemførelsesmetoder og forskellige finansieringssatser for at øge effektiviteten og gennemslagskraften af Unionens finansielle støtte, tilskynde til private investeringer og tage hensyn til de individuelle projekters specifikke krav.
- (26) På telekommunikationsområdet vil visse centrale tjenesteplatforme, der sikrer transeuropæisk interoperabilitet, have behov for en højere finansieringssats fra Unionen, navnlig i opstartsfasen, idet princippet om samfinansiering dog overholdes.
- (27) Ved ibrugtagning af store infrastrukturprojekter, særlig i de centrale tjenester, kan der af hensyn til interoperabiliteten på tværs af landegrænser være behov for, at Kommissionen, medlemsstater og/eller deres støttemodtagere indkøber og installerer udstyr sideløbende. I så tilfælde kan Unionens finansielle støtte tildeles indkøb, der foretages af infrastrukturudbydere i medlemsstaterne, enten på egne vegne eller i samarbejde med Kommissionen. Andre bestemmelser åbner mulighed for at vælge flere leverandører, hvilket bl.a. kunne vise sig nødvendigt for at skaffe flersprogede løsninger, sikre forsyningssikkerheden og/eller gennemføre netredundans for at eliminere nedetid i infrastrukturnettet, der kunne forvoldes af en enkelt fejl.
- (28) Generiske tjenester på områder af almen interesse (i form af centrale tjenester) påvirkes ofte af en høj grad af markedssvigt. De områder, der vil skulle finansieres, vedrører levering af almene tjenester (e-sundhed, e-identitet, e-indkøb, ibrugtagning i stor skala og interoperabilitet), og er derfor pr. definition ikke kommercielle ved opstarten. Dertil kommer, at hvis det alene er centrale tjenester, som finansieres, ville det være vanskeligt at skabe de rigtige incitament på medlemsstatsniveau og regionalt niveau til rent faktisk at få taget tjenester af almen interesse i brug: dette skyldes især, at der ikke er incitament på nationalt plan til at tilslutte de nationale systemer til de centrale systemer (og dermed skabe forudsætninger for interoperabilitet og tjenester på tværs af landegrænser) samt den omstændighed, at private investorer ikke af sig selv ville sikre, at tjenesten tages i brug inden for interoperable rammer.
- (29) I de digitale retningslinjer i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/2012 af ...³¹ [INFSO-retningslinjer] udpeges processer og kriterier for finansiering tillige med de forskellige kategorier af investeringer.

³¹ EUT L ... af ... , s.

- (30) Horisont 2020 – det fremtidige rammeprogram for forskning og innovation – vil bl.a. fokusere på samfundsmæssige udfordringer (f.eks. intelligent, grøn og integreret transport, sikker, ren og effektiv energi og sundhedspleje baseret på informations- og kommunikationsteknologi, offentlige forvaltning og bæredygtig udvikling) for direkte at imødegå de udfordringer, der er udpeget i Europa 2020-strategien, med støtte til aktiviteter, der dækker hele spektret fra forskning til marked. Horisont 2020 vil støtte alle led i innovationskæden, navnlig aktiviteter, der er tættere på markedet, herunder innovative finansielle instrumenter. For at sikre Unionens midler større gennemslagskraft og af hensyn til sammenhængen vil Connecting Europe-faciliteten udvikle tæt synergi med Horisont 2020.
- (31) Den Europæiske Union og de fleste medlemsstater er part i De Forenede Nationers konvention om handicappedes rettigheder, og de resterende medlemsstater er i færd med at ratificere den. I forbindelse med gennemførelsen af de relevante projekter er det væsentligt i projektspecifikationerne at tage højde for, at handicappede som nævnt i konventionens artikel 9 skal kunne få adgang.
- (32) De finansielle instrumenter, der skal gennemføres ved denne forordning, bør afspejle reglerne i afsnit VIII i forordning (EU) nr. XXX/2012 [ny finansforordning] og den delegerede retsakt samt være i tråd med bedste praksis og regler, der gælder for finansielle instrumenter³².
- (33) Finanspolitiske foranstaltninger i mange medlemsstater vil tilskynde eller har allerede tilskyndet de offentlige myndigheder til at genoverveje deres programmer for investeringer i infrastruktur. I denne sammenhæng anses offentlig-private partnerskaber for et effektivt middel til at virkeliggøre infrastrukturprojekter og sikre opfyldelsen af politiske mål som f.eks. bekæmpelse af klimaændringer, fremme af alternative energikilder og en effektiv energi- og ressourceudnyttelse, støtte til bæredygtig transport og udbredelse af bredbåndsnet. Kommissionen påtog sig i meddelelsen om offentlig-private partnerskaber af 19. november 2009³³ at forbedre disses adgang til finansiering ved at udvide anvendelsesområdet for eksisterende finansielle instrumenter.
- (34) Selv om størstedelen af investeringerne i forbindelse med Europa 2020-strategien kan tilvejebringes af markeder og med regulerende foranstaltninger, skaber den finansielle udfordring behov for en offentlig indsats og støtte fra Unionen gennem tilskud og innovative finansielle instrumenter. De finansielle instrumenter bør anvendes til at imødekomme specifikke markedsmæssige behov i overensstemmelse med Connecting Europe-facilitetens mål, og de bør ikke fortrænge privat finansiering. Inden det besluttes at benytte finansielle instrumenter, bør Kommissionen foretage forhåndsvurderinger af disse instrumenter.
- (35) I gennemgangen af EU's budget³⁴ blev det understreget, at det bør være normen for projekter med et langsigtet kommercielt potentiale, at midler fra Unionen udnyttes i partnerskab med finans- og banksektoren, navnlig Den Europæiske Investeringsbank (EIB) og medlemsstaternes

³² KOM(2011) xxx, en ramme for næste generation af finansielle instrumenter.

³³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Private og offentlige investeringer til fordel for genopretningen og langsigtede strukturændringer: udvikling af offentlig-private partnerskaber", KOM(2009) 615 endelig.

³⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og de nationale parlamenter "Gennemgang af EU's budget" af 19.10.2010, KOM(2010) 700 endelig.

offentlige finansielle institutioner, men også med andre internationale finansielle institutioner (IFI) og den private finanssektor.

- (36) I Europa 2020-strategien gav Kommissionen tilsagn om at mobilisere Unionens finansielle instrumenter som led i en sammenhængende finansieringsstrategi, der samler Unionens og medlemsstaternes offentlige og private finansiering. Dette begrundes med, at der i mange tilfælde lettere kan tages højde for suboptimale investeringsforhold og ufuldkommenhed på markederne med finansielle instrumenter end med tilskud.
- (37) Connecting Europe-faciliteten bør foreslå finansielle instrumenter, hvormed det tilsigtes at påvirke private investorer og finansielle institutioner til at foretage betydelige investeringer i infrastruktur. For at gøre de finansielle instrumenter tilstrækkeligt attraktive for den private sektor bør de udformes og gennemføres med behørig hensyntagen til forenkling og reduktion af den administrative byrde, og samtidig skal der tages højde for en vis fleksibilitet, så påviste finansieringsbehov kan opfyldes på en fleksibel måde. Under udformningen af disse instrumenter bør erfaringerne fra gennemførelsen af finansielle instrumenter i den flerårige finansielle ramme 2007-2013 inddrages, f.eks. lånegarantiinstrumentet for TEN-T-projekter (LGTT), finansieringsfaciliteten med risikodeling (RSFF) og Den Europæiske 2020-fond for Energi, Klimaændringer og Infrastruktur (Margueritefonden).
- (38) De fleste finansielle instrumenter bør være fælles for alle sektorer, men nogle kan gælde specifikt for de enkelte sektorer. Kommissionen skønner, at den finansielle støtte til bredbånd først og fremmest vil komme fra finansielle instrumenter, men midlerne fra Unionens budgetmidler, som er påkrævet til finansielle instrumenter på transport- og energiområdet, forventes ikke at overstige henholdsvis 2 mia. EUR og 1 mia. EUR.
- (39) For at sikre sektordiversificering blandt modtagere af støtte fra finansielle instrumenter og fremme en gradvis geografisk diversifikation i medlemsstaterne bør Kommissionen i samarbejde med EIB gennem fælles initiativer såsom det europæiske OPP-Ekspertcenter (EPEC) og Jaspers støtte medlemsstaterne i deres bestræbelser på at udvikle en passende række af forberedte projekter, hvortil det kunne overvejes at yde projektf finansiering.
- (40) Med hensyn til betingelserne for finansielle instrumenter kan det blive nødvendigt at tilføje supplerende krav i arbejdsprogrammerne – eksempelvis for at sikre konkurrenceprægede markeder med henblik på udviklingen af Unionens politikker, teknologisk udvikling og andre faktorer, der kan blive relevante.
- (41) Den flerårige programmering af støtten fra faciliteten bør tilsigte at støtte Unionens prioriteter ved at sikre, at de nødvendige økonomiske midler står til rådighed, og at Unionens og medlemsstaternes fælles indsats er sammenhængende og kontinuerlig. For forslag, som indsendes efter gennemførelsen af det første flerårige arbejdsprogram i transportsektoren, bør omkostninger være støtteberettigede fra den 1. januar 2014 for at sikre kontinuiteten i de projekter, som allerede er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet³⁵.

³⁵ EUT L 162 af 22.6.2007, s. 1.

- (42) På grund af de betydelige bevillinger, som er nødvendige for at gennemføre visse infrastrukturprojekter, bør det for den finansielle bistand til nogle aktioner være muligt at opdele budgetforpligtelserne i årlige rater.
- (43) Kommissionen bør foretage midtvejsevaluering og efterfølgende evaluering for at vurdere finansieringens effektivitet og omkostningseffektivitet og dens gennemslagskraft i henseende til opfyldelsen af facilitetens overordnede mål og Europa 2020-strategiens prioriteter.
- (44) På grundlag af de sektorspecifikke retningslinjer, der er fastsat i særskilte forordninger, bør en liste over prioriterede områder, for hvilke denne forordning finder anvendelse, udarbejdes og indføres i bilaget. For at der kan tages højde for eventuelle ændringer i politiske prioriteter og teknologiske muligheder samt trafikstrømme, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde uddelegeres til Kommissionen med hensyn til at vedtage ændringer af bilaget. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (45) For at sikre, at der opstilles ensartede betingelser for gennemførelse af denne forordning, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser i henseende til flerårige og årlige arbejdsprogrammer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser³⁶.
- (46) Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995³⁷ om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 bør derfor ophæves.
- (47) Den Europæiske Unions finansielle interesser bør beskyttes ved hjælp af forholdsmæssigt afpassede foranstaltninger i hele udgiftscyklen og herunder forebyggelse, afsløring og efterforskning af uregelmæssigheder, inddrivelse af tabte, uberettiget udbetalte eller ukorrekt anvendte midler og i givet fald sanktioner.
- (48) Det kunne være nødvendigt at lade nogle af infrastrukturprojekterne, der er af interesse for Unionen, forbindes med og gå gennem lande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, førtiltrædelseslande og andre tredjelande. Connecting Europe-faciliteten bør indeholde en række forenklede midler til at forbinde og finansiere disse infrastrukturer for derved at sikre sammenhængen mellem de interne og eksterne instrumenter i Unionens budget.
- (49) Da medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad kan opfylde målsætningerne for det tiltag, der skal iværksættes, og især den samordnede udvikling og finansiering af de transeuropæiske net, og da disse målsætninger derfor i kraft af nødvendigheden af at samordne dem bedre kan opfyldes på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet

³⁶ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

³⁷ EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1.

som fastsat i artikel 5 i EU-traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

AFSNIT I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

KAPITEL I

CONNECTING EUROPE-FACILITETEN

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning oprettes Connecting Europe-faciliteten, og betingelser, metoder og procedurer for Unionens finansielle støtte til transeuropæiske net fastsættes med henblik på at støtte infrastrukturprojekter inden for transport, energi og telekommunikation.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "projekt af fælles interesse": et projekt, der er udpeget i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX/2012 af [indsættes efter vedtagelsen med dato for vedtagelsen og det fulde navn] [TEN-T-retningslinjerne]³⁸, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX/2012 af [indsættes efter vedtagelsen med dato for vedtagelsen og det fulde navn] [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur]³⁹ eller i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX/2012 af [INFISO-retningslinjer] [indsættes efter vedtagelsen med dato for vedtagelsen og det fulde navn]⁴⁰
- 2) "grænsekrydsende strækning": den strækning, der sikrer kontinuiteten i et projekt af fælles interesse mellem mindst to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et tilgrænsende tredjeland
- 3) "anlægsarbejde": anskaffelse, levering og anvendelse af komponenter, systemer og tjenesteydelser, herunder software, samt udførelse af forberedende aktiviteter og bygge- og anlægsaktiviteter vedrørende et projekt, overtagelse af anlægget og iværksættelse af et projekt
- 4) "undersøgelser": de aktiviteter, der er nødvendige for at forberede projektets gennemførelse, såsom forberedende undersøgelser, gennemførlighedsundersøgelser, evaluerings-, afprøvnings- og valideringsundersøgelser, herunder software, og anden teknisk bistand samt forudgående aktioner, der er nødvendige for at definere og udvikle et projekt og træffe beslutning om finansieringen heraf, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og opstilling af en finansieringsplan

³⁸ EUT L ... af ..., s. ...

³⁹ EUT L ... af ..., s. ...

⁴⁰ EUT L ... af ..., s. ...

- 5) "programstøtteaktioner": ledsageforanstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre Connecting Europe-faciliteten, og individuelle sektorspecifikke retningslinjer såsom tjenesteydelser (navnlig teknisk bistand) samt forberedende undersøgelser, gennemførlighedsundersøgelser, koordinerings-, overvågnings-, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter af direkte betydning for forvaltningen af faciliteten og målopfyldelsen, herunder især undersøgelser, møder, oplysning, kortlægning af infrastruktur, parvist samarbejde og formidling, bevidstgørelses- og kommunikationsforanstaltninger, udgifter i tilknytning til it-net, der fokuserer på udveksling af informationer, tillige med alle øvrige udgifter til teknisk og administrativ bistand, som kan være påkrævet for facilitetens forvaltning eller gennemførelsen af de individuelle sektorspecifikke retningslinjer
- 6) "aktion": enhver aktivitet, som er nødvendig for at gennemføre et projekt af fælles interesse, og som er finansieringsmæssigt, teknisk eller tidsmæssigt uafhængigt
- 7) "støtteberettigede omkostninger": har samme mening som i Kommissionens forordning (EU) nr. XXXX/2012 [ny finansforordning]
- 8) "støttemodtager": en medlemsstat, en international organisation, et offentligt eller privat foretagende eller organ, der er udvalgt til at modtage finansiel støtte i henhold til denne forordning og efter de nærmere bestemmelser, der er anført under hvert arbejdsprogram
- 9) "gennemførende organ": et offentligt eller privat foretagende eller organ, som er udpeget af en støttemodtager, når sidstnævnte er en medlemsstat eller en international organisation, til at gennemføre aktionen. Støttemodtageren træffer afgørelse om udpegningen på eget ansvar, og, hvis den kræver indgåelse af en kontrakt om offentligt indkøb, i overensstemmelse med de gældende regler for offentlige indkøbsaftaler
- 10) "hovednet": den transportinfrastruktur, der er udpeget ifølge kapitel III i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjer]
- 11) "hovednetkorridorer": et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af hovednettet jf. kapitel IV i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjer], som er opført i bilag I til denne forordning
- 12) "flaskehals": en fysisk barriere, der forårsager en afbrydelse af trafiksystemet, som påvirker trafikstrømmenes kontinuitet over lange afstande. En sådan barriere kan fjernes med ny infrastruktur såsom broer eller tunneler, hvormed der eksempelvis løses problemer med gradienter, kurveradier og fritrumsprofiler. Behovet for at opgradere eksisterende infrastruktur betragtes ikke som en flaskehals
- 13) "prioritet": enhver af energiinfrastrukturprioritet 1 til 8 og 10 til 12 i bilag I til forordning (EU) nr. XXXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur]
- 14) "energiinfrastruktur": infrastruktur, jf. artikel 2 i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur]
- 15) "bredbåndsnet": trådforbindelser og trådløse accessnet (også satellit), supplerende infrastruktur og basisnet, der kan levere internetdækning med meget høj hastighed som defineret i artikel 3 i forordning (EU) nr. XXX/2012 [INFSO-retningslinjer]

- 16) "digitaltjenesteinfrastrukturer": netbaserede tjenester, der leveres elektronisk, sædvanligvis over internettet, og stiller transeuropæiske interoperable tjenester til rådighed i almen interesse, dvs. de åbner muligheder for borgere, virksomheder og/eller regeringer, jf. artikel 3 i forordning (EU) nr. XXX/2012 [INFSO-retningslinjer]
- 17) "centrale tjenesteplatforme": tjenester, der er udpeget i bilaget til forordning (EU) nr. XXXX/2012 [INFSO-retningslinjer]
- 18) "generiske tjenester": tjenester, der er udpeget i bilaget til forordning (EU) nr. XXXX/2012 [INFSO-retningslinjer]
- 19) "drift og vedligeholdelse af tjenester": sikring af kontinuerlig drift af visse digitaltjenesteinfrastrukturer, som er yderligere defineret i bilaget til forordning (EU) nr. XXXX/2012 [INFSO-retningslinjer]
- 20) "nationale tilsynsmyndigheder": organer som fastlagt ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/21/EF af 7. marts 2002 om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (rammedirektivet)⁴¹.

Artikel 3 *Generelle mål*

Connecting Europe-faciliteten skal gøre det muligt at forberede og gennemføre projekter af fælles interesse inden for rammerne af politikken for transeuropæiske energi-, transport- og telekommunikationsnet. Connecting Europe-faciliteten skal nærmere bestemt støtte gennemførelsen af projekter, som tilsigter at udvikle og anlægge ny eller opgradere eksisterende infrastruktur på områderne transport, energi og telekommunikation. Connecting Europe-faciliteten skal i den forbindelse søge at opfylde følgende mål:

- a) Den skal bidrage til en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst ved at udvikle moderne og højtydende transeuropæiske net og således tilvejebringe fordele for hele Den Europæiske Union med hensyn til konkurrenceevne og økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked og skabe gunstigere vilkår for private og offentlige investeringer dels med en kombination af finansielle instrumenter og direkte støtte fra Unionen og dels ved at udnytte synergieffekten på tværs af sektorer. Opfyldelsen af dette mål vil blive målt på størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse og navnlig størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse, der gennemføres via de finansielle instrumenter i medfør af denne forordning.
- b) Unionen sættes i stand til at nå sit mål om 20 % nedbringelse af udledningen af drivhusgasser⁴², 20 % forøgelse af energieffektiviteten og forøgelse af vedvarende energis andel til 20 % frem til 2020, samtidig med at forsyningssikkerheden og solidariteten mellem medlemsstaterne styrkes.

⁴¹ EFT L 108 af 24.4.2002, s. 33.

⁴² Op til 30 % på visse betingelser.

Artikel 4
Sektorspecifikke mål

1. Foruden de generelle mål i artikel 3 bør Connecting Europe-faciliteten bidrage til at opfylde følgende sektorspecifikke mål:
 - a) På transportområdet skal Connecting Europe-faciliteten støtte projekter af fælles interesse, der søger at opfylde nedennævnte mål, som er beskrevet yderligere i artikel 4 i forordning (EU) nr. xxxx/2012 [TEN-T-retningslinjerne]:
 - i) fjerne flaskehalse og slå bro over manglende forbindelser, hvilket skal måles på antallet af nye og forbedrede grænsekrydsende sammenkoblinger og eliminerede flaskehalse på transportruter, som har modtaget støtte fra Connecting Europe-faciliteten
 - ii) sikre en bæredygtig og effektiv transport på lang sigt, hvilket måles på længden af jernbanenettet til konventionelle tog i EU-27 og længden af jernbanenettet til højhastighedstog i EU-27
 - iii) optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesters interoperabilitet. Opfyldelsen af dette mål vil blive målt på antallet af havne og lufthavne, som er forbundet med jernbanenettet.
 - b) På energiområdet skal Connecting Europe-faciliteten støtte projekter af fælles interesse, der søger at opfylde følgende mål, som er beskrevet yderligere i forordning (EU) nr. xxxx/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur]:
 - i) fremme yderligere integration på det indre marked for energi samt el- og gasnets interoperabilitet på tværs af grænserne, bl.a. ved at sikre, at ingen medlemsstater isoleres fra det europæiske net, hvilket måles på antallet af projekter, som reelt kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne flaskehalse
 - ii) forbedre Unionens forsyningssikkerhed, hvilket måles på udviklingen af systemets driftsrelaterede modstandsdygtighed og sikkerhed samt antal projekter, der åbner mulighed for at diversificere forsyningskilder, leverandører og forsyningsruter
 - iii) bidrage til en bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse, bl.a. ved at fremme integrationen af energi fra vedvarende kilder i transmissionsnettet og udviklingen af CO₂-net, hvilket måles på transmissionen af vedvarende energi fra produktionsstedet til større forbrugscentre og lageranlæg og på den samlede mængde af sparede CO₂-emissioner takket være projekter, der har modtaget støtte fra Connecting Europe-faciliteten.
 - c) På telekommunikationsområdet skal Connecting Europe-faciliteten tilvejebringe aktioner til støtte for projekter af fælles interesse, der søger at opfylde følgende mål, som er beskrevet yderligere i forordning (EU) nr. xxxx/2012 [INFSO-retningslinjer]:
 - i) fremskynde ibrugtagningen af hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet og tilstræbe, at de vinder indpas bl.a. i små og mellemstore virksomheder (SMV), hvilket måles

på dækningsgraden af bredbånd og ultrahurtig bredbånd samt antallet af husstande, der abonnerer på bredbåndsforbindelser på over 100 Mbps

- ii) fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale offentlige onlinetjenester samt adgang til disse net, hvilket måles på andelen af borgere og virksomheder, der benytter offentlige onlinetjenester og disse tjenesters disponibilitet på tværs af landegrænser.

Artikel 5

Budget

1. Finansieringsrammen for gennemførelsen af Connecting Europe-faciliteten er for perioden 2014 til 2020 på 50 000 000 000 EUR⁴³. Beløbet fordeles mellem de sektorer, der er nævnt i artikel 3, på følgende måde:
 - a) transport: 31 694 000 000 EUR, hvoraf 10 000 000 000 EUR skal overføres fra Samhørighedsfonden, der skal anvendes i overensstemmelse med denne forordning i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden
 - b) energi: 9 121 000 000 EUR
 - c) telekommunikation: 9 185 000 000 EUR.
2. Connecting Europe-facilitetens finansielle rammer kan dække udgifter til forberedelses-, overvågnings-, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter, som er nødvendige for at forvalte programmet og opfylde dets mål, bl.a. undersøgelser og ekspertmøder, for så vidt de hænger sammen med denne forordnings generelle mål, samt udgifter i tilknytning til it-net, der fokuserer på databehandling og -udveksling, tillige med alle øvrige udgifter til teknisk og administrativ bistand, som Kommissionen har afholdt til forvaltning af programmet.

Den finansielle tildeling kan også dække udgifter til teknisk og administrativ bistand, som er påkrævet for at sikre overgangen mellem programmet og de foranstaltninger, som er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 680/2007⁴⁴. Der kan om nødvendigt afsættes bevillinger i budgettet ud over 2020 for at dække tilsvarende udgifter og derigennem muliggøre forvaltning af aktioner, som endnu ikke er afsluttet pr. 31. december 2020.
3. Efter midtvejsvurderingen i henhold til artikel 26, stk. 1, kan Kommissionen overføre bevillinger mellem sektorer af den tildeling, der er fastsat i stk. 1, bortset fra de 10 000 000 000 EUR fra Samhørighedsfonden, som er afsat til at finansiere transportrelaterede projekter i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden.

⁴³ Alle tal i faste 2011-priser. De tilsvarende beløb udtrykt i løbende priser findes i finansieringsoversigten.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet, EUT L 162 af 22.6.2007, s. 1.

KAPITEL II

FINANSIERINGSFORMER OG FINANSIELLE BESTEMMELSER

Artikel 6 *Former for finansiel støtte*

1. Connecting Europe-faciliteten skal gennemføres via en eller flere af de former for finansiel støtte, som er fastsat ved forordning (EU) nr. XXX/2012 [ny finansforordning], navnlig tilskud, offentlige indkøbsaftaler og finansielle instrumenter.
2. Kommissionen kan overlade en del af gennemførelsen af Connecting Europe-faciliteten til de organer, der er omhandlet i artikel 55, stk. 1, litra c), i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [ny finansforordning].

Artikel 7 *Støtteberettigelse og betingelser for finansiel bistand*

1. Kun foranstaltninger, der bidrager til projekter af fælles interesse i henhold til forordning (EU) nr. XXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne], (EU) nr. XXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur] og (EU) nr. [XXX/2012 INFSO-retningslinjer], samt programstøtteaktioner er berettiget til støtte via Unionens finansielle støtte i form af tilskud, finansielle instrumenter og offentlige indkøbsaftaler.
2. På transportområdet er det alene aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse i henhold til forordning (EU) nr. XXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne], og programstøtteaktioner, som er berettigede til finansiel støtte fra Unionen i form af offentlige indkøbsaftaler og finansielle instrumenter efter denne forordning. Det er alene følgende aktioner, som kan komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i form af et tilskud i henhold til denne forordning:
 - a) aktioner til fuldførelse af hovednettet ifølge kapitel III i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne], herunder ibrugtagning af nye teknologier og innovation i henhold til artikel 39 i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne]
 - b) undersøgelser i relation til projekter af fælles interesse, jf. artikel 8, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne]
 - c) aktioner til støtte for projekter af fælles interesse, jf. artikel 8, stk. 1, litra a) og d), i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne]
 - d) aktioner til støtte for trafikstyringssystemer i overensstemmelse med artikel 37 i forordning (EU) nr. XXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne]
 - e) aktioner til støtte for godstransporttjenester i overensstemmelse med artikel 38 i forordning (EU) nr. XXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne]

- f) aktioner til at mindske støj fra godstransport ved efterfølgende tilpasning af eksisterende rullende materiel
- g) programstøtteaktioner.

Transportrelaterede aktioner i forbindelse med en grænskrydsende strækning eller en del af en sådan strækning kan opnå støtte fra Unionen, hvis der foreligger en skriftlig aftale mellem de berørte medlemsstater eller mellem de berørte medlemsstater og tredjelande om den fuldstændige færdiggørelse af den grænskrydsende strækning. Undtagelsesvist, når et projekt er nødvendigt af hensyn til sammenkoblingen med nettet i en nabomedlemsstat eller et tredjeland, men ikke reelt krydser grænsen, er ovennævnte skriftlige aftale ikke påkrævet.

Tilskudsfinansiering til projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling skal primært stå til rådighed for projektforbereðelsen og navnlig vurderingen af det offentlig-private partnerskab.

- 3. På energiområdet er de specifikke betingelser for støtteberettigelse af aktioner til gennemførelse af projekter af fælles interesse via Unionens finansielle støtte i form af finansielle instrumenter og tilskud i medfør af denne forordning fastsat i artikel 15 i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur].
- 4. På telekommunikationsområdet skal alle aktioner, der bidrager til gennemførelsen af projekter af fælles interesse, og programstøtteforanstaltninger, der er fastsat i bilaget til forordning (EU) nr. XXXX/2012 [INFSO-retningslinjer], være berettiget til at modtage finansiell støtte fra Unionen i form af tilskud, offentlige indkøbsaftaler og finansielle instrumenter i henhold til denne forordning.

KAPITEL III TILSKUD

Artikel 8

Former for tilskud og støtteberettigede omkostninger

- 1. Tilskud i medfør af denne forordning kan antage enhver af de former, der er omhandlet i artikel XXX i forordning (EU) nr. XXX/2012 [ny finansforordning].

I arbejdsprogrammerne fastsættes de former for tilskud, der må anvendes til at finansiere de pågældende aktioner.
- 2. Udgifter kan være støtteberettigede fra den dato, hvor en anmodning om finansiell støtte er forelagt. [Udgifter til aktioner som følge af projekter, der er opført i det første flerårige program kan være støtteberettigede fra den 1. januar 2014].
- 3. Udgifter kan kun være støtteberettigede, hvis de er påløbet i medlemsstaterne, medmindre det pågældende projekt af fælles interesse involverer tredjelandes områder, og aktionen er absolut nødvendig for at nå målene for projektet.

4. Omkostninger til udstyr og infrastruktur, som modtageren behandler som infrastruktur-omkostninger, kan være støtteberettigede op til det samlede beløb.
5. Udgifter til miljøundersøgelser vedrørende miljøbeskyttelse og overholdelse af Unionens lovgivning kan være støtteberettigede.
6. Udgifter til køb af jord er ikke en støtteberettiget omkostning.
7. Moms er ikke en støtteberettiget omkostning.
8. Regler om støtteberettigelse, hvad angår omkostninger, der afholdes af støttemodtagere, finder tilsvarende anvendelse på omkostninger, som afholdes af gennemførende organer.

Artikel 9
Betingelser for deltagelse

1. Forslag kan indgives af en eller flere medlemsstater, internationale organisationer, fællesforetagender eller offentlige eller private foretagender eller organer, der er etableret i medlemsstaterne.
2. Forslag i den forbindelse kan indgives af enheder, der ikke er juridiske personer i henhold til gældende national ret, hvis deres repræsentanter har handleevne til at indgå retlige forpligtelser på egne vegne og frembyder garanti for beskyttelsen af Unionens finansielle interesser svarende til den garanti, som juridiske personer frembyder.
3. Projektforslag, som indgives af fysiske personer, er ikke støtteberettigede.
4. Når det er nødvendigt for at nå målene for et givet projekt af fælles interesse, må tredjelands og enheder, der er etableret i tredjelands, deltage i aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse.

De må ikke modtage støtte i henhold til nærværende forordning bortset fra tilfælde, hvor det er absolut nødvendigt for at nå målene for et givet projekt af fælles interesse.

Når dette er nødvendigt for mere effektivt at gennemføre relevante aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse i tredjelands i henhold til forordning (EU) nr. XXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne] (EU) nr. XXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur] og (EU) nr. XXX/2012 [INFSO-retningslinjer], kan finansiering i henhold til denne forordning suppleres med midler, der er omfattet af Unionens øvrige relevante bestemmelser. I sådanne tilfælde kan Kommissionen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt træffe afgørelse om et fælles regelsæt, der bør gælde for gennemførelsen.

5. Aftalen med medlemsstater, der berøres af aktionen, skal ledsage alle forslag, hvormed der ansøges om tilskud, undtagen på telekommunikationsområdet og for lufttrafikstyring på transportområdet.
6. Der må fastsættes yderligere særlige regler om forelæggelse af forslag i flerårige og årlige arbejdsprogrammer.

Artikel 10
Finansieringssatser

1. Undtagen i tilfælde, der er omhandlet i artikel XXX i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [ny finansforordning], skal forslag udvælges gennem forslagsindkaldelser på grundlag af de arbejdsprogrammer, der er nævnt i artikel 17.
2. På transportområdet:
 - a) for tilskud til undersøgelser må størrelsen af Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger
 - b) for tilskud til anlægsarbejder:
 - i) banetrafik og indlandsskibsfart: størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 20 % af de støtteberettigede omkostninger; finansieringssatsen kan forhøjes til 30 % for foranstaltninger, der specifikt vedrører flaskehalse; finansieringssatsen kan forhøjes til 40 % for foranstaltninger, der specifikt vedrører grænsekrydsende strækninger
 - ii) indlandstransportforbindelser til havne og lufthavne, aktioner til at mindske banegodstrafikstøj ved efterfølgende tilpasning af eksisterende rullende materiel samt udbygning af havne og multimodale platforme: størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 20 % af de støtteberettigede omkostninger
 - c) for tilskud til trafikstyringssystemer og –tjenester:
 - i) det europæiske jernbanesignalsystem (ERTMS): størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger
 - ii) trafikstyringssystemer, godstransporttjenester, sikrede parkeringsfaciliteter i hovednettet samt aktioner til støtte for udvikling af motorveje til søs: størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 20 % af de støtteberettigede omkostninger.
3. På energiområdet:
 - a) størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger til undersøgelser og/eller anlægsarbejder
 - b) medfinansieringssatser kan forhøjes til højst 80 % for aktioner, som på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur], skaber en høj grad af forsyningssikkerhed regionalt eller i hele Unionen, styrker solidariteten i Unionen eller vedrører meget innovative løsninger.
4. På telekommunikationsområdet:
 - a) aktioner inden for bredbåndsnet: størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger

- b) aktioner inden for generiske tjenester: størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 75 % af de støtteberettigede omkostninger
 - c) centrale tjenesteplatforme finansieres typisk med offentlige indkøbsaftaler. I undtagelsestilfælde, kan de finansieres med et tilskud, der dækker op til 100 % af de støtteberettigede omkostninger, uden at dette berører medfinansieringsprincippet
 - d) programstøtteaktioner, herunder kortlægning af infrastruktur, parvist samarbejde og teknisk bistand: størrelsen af Unionens finansielle støtte må ikke overstige 75 % af de støtteberettigede omkostninger.
5. Ovennævnte medfinansieringssatser kan øges med op til 10 procentpoint for aktioner, som har synergivirkninger på tværs af sektorer, medvirker til at opfylde klimamålene, øger modstandsdygtigheden over for klimaændringer, eller nedbringer drivhusgasudledninger. Denne stigning bør ikke gælde for medfinansieringssatser, der er omhandlet i artikel 11.
6. Størrelsen af den finansielle støtte, der tildeles de udvalgte aktioner, vil blive fastlagt på grundlag af en cost benefit-analyse af hvert projekt, de disponible budgetmidler og behovet for at give EU-finansieringen den størst mulige løftestangeffekt.

Artikel 11

Specifikke indkaldelser med hensyn til midler, som er overført fra Samhørighedsfonden på transportområdet

1. Hvad angår de 10 000 000 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden [forordning XXX, artikel XX] for at blive brugt i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, iværksættes særlige indkaldelser af projekter til fuldførelse af hovednettet udelukkende i medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden.
2. Denne forordnings gældende regler for transportsektoren anvendes på disse særlige indkaldelser. Ved gennemførelsen af disse indkaldelser gives der størst mulig prioritet til projekter, der overholder de nationale tildelinger i henhold til Samhørighedsfonden.
3. Uanset artikel 10 og med hensyn til de 10 000 000 000 EUR, der er overført fra Samhørighedsfonden [forordning XXX artikel XX] for at blive brugt i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, følger de maksimale finansieringssatser de satser, der gælder for Samhørighedsfonden, jf. artikel 22 og artikel 110, stk. 3, i forordning (EU) nr. XXX/2012 [forordning om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond, som er omfattet af den fælles strategiske ramme, om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1083/2006]⁴⁵ til følgende aktioner:
 - a) for tilskud til undersøgelser

⁴⁵ KOM(2011) 615 endelig.

- b) for tilskud til anlægsarbejde:
 - i) banetrafik og indlandsskibsfart
 - ii) aktioner til støtte for grænsekrydsende vejstrækninger
 - iii) indlandstransportforbindelser til havne og lufthavne, udbygning af multimodale platforme og havne
- c) for tilskud til trafikstyringssystemer og –tjenester:
 - i) det europæiske jernbanesignalsystem (ERTMS)
 - ii) trafikstyringssystemer.

Artikel 12

Annullering, nedsættelse, suspension og ophævelse af støtten

1. Undtagen i behørigt begrundede tilfælde annullerer Kommissionen finansiel støtte til aktioner, der ikke er påbegyndt inden et år efter den startdato for foranstaltningen, der er fastsat i betingelserne for støttetildelingen.
2. Kommissionen kan suspendere, nedsætte, geninddrive eller ophæve den finansielle støtte i overensstemmelse med betingelserne i forordning (EU) nr. XXX/2012 [ny finansforordning]:
 - a) hvis der foreligger uregelmæssigheder i forbindelse med gennemførelsen af aktionen, for så vidt angår Unionens bestemmelser
 - b) hvis betingelserne for tildeling af tilskuddet misligholdes, navnlig hvis der uden Kommissionens tilladelse er foretaget en væsentlig ændring, som påvirker et projekts eller en aktions art
 - c) efter en evaluering af fremskridt i henseende til projektet, navnlig i tilfælde af alvorlige forsinkelser af aktionens gennemførelse.
3. Kommissionen kan forlange den tildelte finansielle støtte tilbagebetalt, hvis aktionen, som støtten var tiltænkt, ikke er gennemført inden to år fra den slutdato, der er fastsat i betingelserne for støttetildelingen.
4. Inden Kommissionen træffer nogen af de i stk. 1, 2 og 3 nævnte afgørelser, undersøger den den konkrete sag og underretter de berørte støttemodtagere herom, således at de får mulighed for at fremsætte deres bemærkninger inden for en given frist.

KAPITEL IV

OFFENTLIGE INDKØBSAFTALER

Artikel 13

Offentlige indkøbsaftaler

1. I procedurerne for offentlige indkøbsaftaler, der gennemføres af Kommissionen eller et af de i artikel 6, stk. 2, nævnte organer på egne vegne eller sammen med medlemsstaterne:
 - a) kan der foreskrives specifikke betingelser – såsom det sted, hvor de indkøbte aktiviteter skal finde sted – når dette er behørigt begrundet i målene med aktionerne og forudsat, at disse betingelser ikke strider mod principperne for offentlige indkøbsaftaler
 - b) kan det tillades at foretage flere tildelinger af kontrakter inden for samme procedure ("valg af flere leverandører").
2. Hvis det er behørigt begrundet og påkrævet af hensyn til gennemførelsen af aktionerne, kan stk. 1 også finde anvendelse på indkøbsprocedurer, der foretages af modtagere af tilskud.

KAPITEL V

FINANSIELLE INSTRUMENTER

Artikel 14

De finansielle instrumenters art

1. Finansielle instrumenter, der er oprettet i henhold til afsnit VIII i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [ny finansforordning 2012], kan anvendes til at lette adgangen til finansiering for enheder, som gennemfører aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse som defineret i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne], (EU) nr. XXX 2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur] og forordning (EU) nr. XXX/2012 [INFSO-retningslinjer] samt til opfyldelsen af disses mål. De finansielle instrumenter skal være baseret på forhåndsvurderinger af markedssvigt eller suboptimale investeringsforhold og investeringsbehov.
2. Finansielle instrumenter, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 680/2007, kan om fornødent slås sammen med dem, der er oprettet inden for Connecting Europe-faciliteten.
3. Følgende finansielle instrumenter må benyttes:
 - a) egenkapitalinstrumenter, såsom investeringsfonde med fokus på at skaffe risikovillig kapital til aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse
 - b) lån og/eller garantier, der ophjælpes med risikodelingsinstrumenter, og herunder mekanismer til forbedring af projektobligationer, som udstedes af et finansieringsinstitut

for dets egne midler sammen med et bidrag fra Unionen for at tilvejebringe kapital og/eller kapitaltildelingen

- c) alle andre finansielle instrumenter.

Artikel 15

Betingelser for tildeling af finansiel støtte via finansielle instrumenter

1. Aktioner, der støttes gennem finansielle instrumenter, udvælges efter først-til-mølle-princippet, idet det tilstræbes at opnå en diversificering på sektorer i overensstemmelse med artikel 3 og 4 tillige med en gradvis geografisk diversifikation blandt medlemsstaterne.
2. Unionen, medlemsstaterne og andre investorer kan yde finansiel bistand som supplement til bidrag, der modtages i kraft af anvendelsen af finansielle instrumenter, forudsat at Kommissionen godkender eventuelle ændringer af kriterierne for støtteberettigelse, for så vidt angår aktioner og/eller instrumentets investeringsstrategi, der kan være påkrævet af hensyn til det supplerende bidrag.
3. De finansielle instrumenter skal søge at bevare værdien af aktiver, som Unionens budget tilvejebringer. De må skabe et acceptabelt afkast for at opfylde andre partneres eller investorers mål.
4. Finansielle instrumenter kan kombineres med tilskud, der finansieres over Unionens budget og herunder denne forordning.
5. I arbejdsprogrammerne kan der fastsættes supplerende betingelser alt efter sektorernes særlige behov.
6. I overensstemmelse med artikel 18, stk. 2, i forordning (EU) nr. XXXX/2012 [ny finansforordning] tildeles indtægter og tilbagebetalinger, der er frembragt via et finansielt instrument, til det pågældende finansielle instrument. For så vidt angår finansielle instrumenter, som blev etableret under den foregående flerårige finansielle ramme for perioden 2007-2013, tildeles indtægter og tilbagebetalinger, der er frembragt via aktiviteter, som blev påbegyndt i denne periode, til det finansielle instrument for perioden 2014-2020.

Artikel 16

Aktioner i tredjelande

De finansielle instrumenter må yde støtte til aktioner i tredjelande, hvis dette er nødvendigt for at gennemføre et projekt af fælles interesse.

KAPITEL VI

PROGRAMMERING, GENNEMFØRELSE OG KONTROL

Artikel 17

Flerårigt arbejdsprogram og/eller årlige arbejdsprogrammer

1. Kommissionen skal vedtage flerårige og årlige arbejdsprogrammer for hver sektor. Kommissionen kan også vedtage flerårige og årlige arbejdsprogrammer, som dækker mere end en sektor. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren omhandlet i artikel 24, stk. 2.
2. De flerårige arbejdsprogrammer tages op til fornyet overvejelse som minimum midtvejs. Ved behov skal Kommissionen revidere det flerårige arbejdsprogram med en gennemførelsesretsakt. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren omhandlet i artikel 24, stk. 2.
3. De flerårige arbejdsprogrammer på transportområdet skal vedtages for projekter af fælles interesse som anført i del I i bilaget til denne forordning.

Beløbet i finansieringsrammen skal udgøre mellem 80 % og 85 % af de i artikel 5, stk. 1, litra a), nævnte budgetmidler.
4. Et flerårigt arbejdsprogram på energi- og telekommunikationsområdet skal yde strategisk vejledning i forbindelse med projekter af fælles interesse og kan omfatte specifikke projekter af fælles interesse.
5. De sektorspecifikke årlige arbejdsprogrammer på områderne transport, energi og telekommunikation skal vedtages for projekter af fælles interesse, der ikke er optaget på de flerårige programmer.
6. I overensstemmelse med proceduren i stk. 1 kan Kommissionen, når den udarbejder flerårige og sektorspecifikke årlige arbejdsprogrammer, fastsætte udvælgelses- og tildelingskriterier i overensstemmelse med de fastlagte mål og prioriteter:
 - a) for transport i forordning (EU) nr. [XXXX/2012 [TEN-T-retningslinjerne]
 - b) for energi i forordning (EU) nr. [XXXX/2012 [retningslinjer for transeuropæisk energiinfrastruktur]
 - c) for telekommunikation i forordning (EU) nr. [XXXX/2012 [INFSO-retningslinjerne]
7. Arbejdsprogrammerne skal koordineres for at udnytte synergien mellem transport, energi og telekommunikation, navnlig på områderne intelligente energinet, elektrisk mobilitet, intelligente og bæredygtige transportsystemer. Der kan vedtages forslagsindkaldelser, som dækker flere sektorer.

Artikel 18
Årlige rater

Budgetforpligtelserne kan opdeles i årsrater. Kommissionen udbetaler i så fald hvert år årsraterne alt efter de støttemodtagende aktioners forløb, de beregnede behov og de disponible budgetmidler.

Den vejledende tidsplan for udbetaling af de forskellige årsrater meddeles de berørte modtagere af tilskud og, såfremt dette gælder for finansielle instrumenter, til de berørte finansielle institutioner.

Artikel 19
Fremførsler af årlige bevillinger

Bevillinger, der ikke er udnyttet ved udgangen af det regnskabsår, for hvilket de er opført, fremføres automatisk med et år.

[Artikel 20
Delegerede retsakter

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter efter artikel 25 om tilføjelse til eller ændring af listerne i bilag I.]

Artikel 21
Støttemodtageres og medlemsstaternes ansvar

Støttemodtagerne og medlemsstaterne træffer på deres ansvarsområde, og uden at det berører de forpligtelser, der påhviler modtagerne i henhold til de betingelser, der gælder for tilskud, foranstaltninger til så vidt muligt at gennemføre projekterne af fælles interesse, der modtager finansiell støtte fra Unionen i medfør af denne forordning.

Medlemsstaterne forestår den tekniske overvågning og den finansielle kontrol af aktionerne i nært samarbejde med Kommissionen, for så vidt angår projekter i transport- og energisektoren, og attesterer rigtigheden og overensstemmelsen af de udgifter, der er afholdt i forbindelse med projekter eller dele af projekter. Medlemsstaterne kan anmode Kommissionen om at deltage ved kontrol på stedet.

Navnlig på telekommunikationsområdet skal de nationale tilsynsmyndigheder på enhver måde søge at sikre den nødvendige retssikkerhed og investeringsvilkår, som letter gennemførelsen af de projekter, der modtager finansiell støtte fra Unionen i henhold til denne forordning.

Medlemsstaterne oplyser løbende Kommissionen - om fornødent gennem de interaktive geografiske og tekniske informationssystemer, der for det transeuropæiske transportnets vedkommende er TENtec - om fremskridt med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og investeringerne til dette formål, herunder hvilket beløb af støtten der afsættes til at opfylde målene om klimaændringer.

Artikel 22
Overensstemmelse med Unionens politikker og lovgivning

I henhold til denne forordning finansieres udelukkende aktioner, som er i overensstemmelse med Unionens lovgivning og relevante politikker.

Artikel 23
Beskyttelse af Unionens finansielle interesser

1. Kommissionen træffer egnede foranstaltninger for i forbindelse med gennemførelsen af foranstaltninger, der finansieres i henhold til denne forordning, at sikre, at Unionens finansielle interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, korruption og andre ulovligheder, gennem effektiv kontrol og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb samt i givet fald gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsens omfang og have en afskrækkende virkning.
2. Kommissionen eller dennes repræsentant og Revisionsretten skal have beføjelse til at foretage dokumentrevision og revision på stedet for alle tilskudsmodtagere, gennemførende organer, kontrahenter eller underkontrahenter, som har modtaget midler fra Unionen.
3. Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) skal bemyndiges til at foretage kontrol og inspektion på stedet hos økonomiske operatører, der berøres direkte eller indirekte af denne finansiering, i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i Rådets Forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder⁴⁶, for at fastslå, om der har været tale om svig, bestikkelse eller enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Unionens finansielle interesser, i forbindelse med en aftale om tilskud eller en afgørelse eller en kontrakt om finansiering fra Unionen.
4. Uanset de foregående afsnit skal samarbejdsaftaler med tredjelande og internationale organisationer og aftaler om tilskud samt afgørelser om tilskud og kontrakter, der følger af gennemførelsen af denne forordning, udtrykkeligt give Kommissionen, Revisionsretten og OLAF beføjelse til at gennemføre sådanne revisioner, kontrol på stedet og inspektioner.

AFSNIT II

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 24
Udvalg

1. Kommissionen bistås af et koordineringsudvalg for faciliteten. Dette udvalg er et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

⁴⁶ EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2.

2. Når der henvises til denne bestemmelse, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Udvalget sikrer et horisontalt overblik over de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 17, for at sikre sammenhængen og at synergier mellem sektorer afdækkes og udnyttes.

Artikel 25

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de i artikel 20 omhandlede delegerede retsakter på ubestemt tid fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.
3. Den i artikel 20 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 20 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for den frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 26

Evaluering

1. Senest medio 2018 udarbejder Kommissionen en evalueringsrapport om opfyldelsen af målene for alle foranstaltninger (resultater og virkninger), effektiviteten af ressourceudnyttelsen og den europæiske merværdi, med henblik på at der træffes en afgørelse om videreførelse, ændring eller suspension af foranstaltningerne. Evalueringen skal desuden omfatte mulighederne for forenkling, intern og ekstern sammenhæng, den fortsatte relevans af alle mål samt foranstaltningers bidrag til Unionens prioriterede mål om en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Den skal også tage hensyn til resultaterne af evalueringen af de tidligere foranstaltningers virkninger på lang sigt.
2. Kommissionen foretager efterfølgende evalueringer i tæt samarbejde med medlemsstaterne og støttemodtagere. I forbindelse med de efterfølgende evalueringer undersøges Connecting Europe-facilitetens effektivitet og dens indvirkning på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed samt bidraget til Unionens prioriterede mål om en intelligent, bæredygtig og

inklusiv vækst og omfanget og resultaterne af støtte, som anvendt til at opfylde målene på klimaområdet. Den efterfølgende evaluering skal indgå i en afgørelse om en eventuel forlængelse, ændring eller suspension af en efterfølgende foranstaltning.

3. I evalueringerne skal der tages hensyn til fremskridtene i forhold til resultatindikatorerne i artikel 3 og 4.
4. Kommissionen meddeler konklusionerne af disse evalueringer til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.
5. Kommissionen og medlemsstaterne kan med bistand fra eventuelle andre støttemodtagere foretage en evaluering af, hvordan de pågældende projekter er blevet gennemført, og af virkningen af deres gennemførelse, således at det kan bedømmes, om de fastsatte mål, herunder med henblik på beskyttelse af miljøet, er blevet nået.
6. Kommissionen kan anmode en støttemodtagende medlemsstat, der berøres af et projekt af fælles interesse, om at fremlægge en særlig evaluering af aktioner og dertil knyttede projekter, der finansieres i medfør af denne forordning, eller hvis det er relevant, om at give den de oplysninger og den bistand, der er nødvendig for at udføre evalueringen af de pågældende projekter.

Artikel 27

Information, kommunikation og publicity

1. Støttemodtagerne og, hvis det er relevant, de berørte medlemsstater drager omsorg for, at støtteforanstaltninger i henhold til denne forordning offentliggøres på passende vis, således at offentligheden gøres opmærksom på Unionens rolle i forbindelse med gennemførelsen af projekterne.
2. Kommissionen skal gennemføre informations- og kommunikationstiltag angående Connecting Europe-facilitetens projekter og resultater. Desuden skal det budget, der er afsat til kommunikation i henhold til denne forordning, også omfatte kommunikation om Unionens politiske prioriteter⁴⁷.

Artikel 28

Overgangsbestemmelser

Denne forordning berører ikke fortsættelsen eller ændringen, herunder hel eller delvis annullering, af de pågældende projekter, indtil deres afslutning, eller finansiel støtte ydet af Kommissionen i henhold til forordning (EF) nr. 2236/95 og (EF) nr. 680/2007 eller anden lovgivning, som gælder for denne bistand den 31. december 2013, og som fortsat gælder for de pågældende aktioner, indtil de er afsluttet.

⁴⁷ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Et budget for Europa 2020 – Del II: Politikker, KOM(2011) 500 endelig af 29.6.2011, s. 7.

Artikel 29
Ophævede retsakter

Med forbehold af de i artikel 28 i nærværende forordning omhandlede bestemmelser ophæves forordning (EF) nr. 680/2007 med virkning fra den 1. januar 2014.

Artikel 30
Ikrafttræden

Denne beslutning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2014.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i enhver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13.3.2012.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

DEL I: LISTE OVER FORHÅNDSUDPEGEDE PROJEKTER VEDRØRENDE HOVEDNET PÅ TRANSPORTOMRÅDET

a) Horisontale prioriteter

Innovativ styring og tjenester	<i>Fælles europæisk luftrum - SESAR</i>
Innovativ styring og tjenester	<i>Trafikstyringssystemer til vej, jernbane og indre vandveje (ITS, ERTMS og RIS)</i>
Innovativ styring og tjenester	<i>Havne og lufthavne i hovednettet</i>

Hovednetkorridorer

1. Østersø – Adriaterhavskorridoren

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

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Helsinki - Tallinn	Havne, motorvej til søs	forbindelser mellem havne og indland, (yderligere) udvikling af multimodale platforme og forbindelser mellem disse, motorveje til søs (herunder isbryderkapacitet)
Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Jernbane	(detail)undersøgelser med henblik på en fuldt interoperabel banestrækning med UIC-sporvidde; anlægsarbejde på en ny strækning vil blive påbegyndt før 2020; forbindelser mellem jernbane og lufthavne/havne
Gdynia - Katowice	Jernbane	opgradering
Gdynia, Gdansk	Havne	forbindelser mellem havne og indland og (yderligere) udvikling af multimodale platforme
Warszawa - Katowice	Jernbane	opgradering
Katowice - Ostrava - Brno - Wien &	Jernbane	opgradering, navnlig af de grænsekrydsende strækninger PL-CZ, PL-SK og SK-AT; (yderligere) udvikling af

Katowice - Žilina - Bratislava - Wien		multimodale platforme
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Jernbane	opgradering og anlægsarbejde i gang (yderligere) udvikling af multimodale platforme
Trieste, Venice, Ravenna	Havne	forbindelser mellem havne og indland og (yderligere) udvikling af multimodale platforme

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

Grænsen til Hviderusland – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Hviderussiske grænse - Warszawa - Poznań – tyske grænse	Jernbane	opgradering af eksisterende strækning og undersøgelser med henblik på højhastighedstog
Polske grænse - Berlin - Hannover – Amsterdam/Rotterdam	Jernbane	opgradering af flere strækninger (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Vesttyske kanaler, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlin	Indre vandveje	opgradering
Slusesystem Amsterdam	Indre vandveje	undersøgelser i gang
Felixstowe – Midlands	Jernbane, havne, multimodale platforme	forbindelser mellem havne og indland samt multimodale platforme

3. Middelhavskorridoren

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – ukrainske grænse

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Algeciras - Madrid	Jernbane	undersøgelser i gang, anlægsarbejde sættes i gang før 2015 og skal afsluttes i 2020

Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Valencia - Tarragona - Barcelona	Jernbane	anlægsarbejde 2014 - 2020
Barcelona	Havn	jernbaneforbindelser til havn og lufthavn
Barcelona - Perpignan	Jernbane	grænsekrydsende strækning, anlægsarbejde i gang, ny strækning færdig senest i 2015, opgradering af eksisterende strækning
Perpignan - Montpellier	Jernbane	omkørselsvej Nîmes - Montpellier færdig i 2017, Montpellier - Perpignan i 2020
Lyon - Torino	Jernbane	grænsekrydsende strækning; anlægsarbejde på basistunnel vil blive påbegyndt før 2020; undersøgelser vedrørende adgangsveje
Milano - Brescia	Jernbane	delvis opgradering, delvis ny højhastighedsstrækning
Brescia - Venezia - Trieste	Jernbane	anlægsarbejde på flere strækninger påbegyndes inden 2014
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	Indre vandveje	undersøgelser, opgradering og anlægsarbejde
Trieste - Divača	Jernbane	undersøgelser og delvis opgradering i gang; grænsekrydsende strækning færdig efter 2020
Koper - Divača - Ljubljana - Maribor	Jernbane	undersøgelser og opgradering / delvis ny strækning
Ljubljana node	Jernbane	jernbaneknudepunkt Ljubljana og herunder multimodale platforme; forbindelser mellem jernbane og lufthavn
Maribor - Zalău	Jernbane	grænsekrydsende strækninger: undersøgelser og anlægsarbejde påbegyndes inden 2020
Boba- Szekesferhervar	Jernbane	opgradering
Budapest-Miskolc-UA border	Jernbane	opgradering

4. Hamburg - Rostock - Burgas/tyrkiske grænse - Piraeus - Lefkosia-korridoren

Hamburg / Rostock – Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia
Sofia – Burgas/tyrkiske grænse
Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
------------------------------	---------------	--------------------

Dresden – Prag	Jernbane	undersøgelser vedrørende højhastighedstog
Prag	Jernbane	opgradering og omfartsvej for gods; jernbaneforbindelse til lufthavn
Hamburg – Prag – Dresden – Pardubice	Indre vandveje	opgradering Elben
Slusesystem Děčín	Indre vandveje	undersøgelser
Breclav - Bratislava	Jernbane	grænsekrydsende opgradering
Bratislava - Hegyeshalom	Jernbane	grænsekrydsende opgradering
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Jernbane	opgradering i Ungarn, næsten afsluttet, i gang i Rumænien
Vidin – Sofia – Burgas/tyrkiske grænse Sofia - Thessaloniki - Athens/Piraeus	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde Vidin – Sofia – Thessaloniki; opgradering Sofia – Burgas/tyrkiske grænse
Athens/Piraeus - Limassol	Motorveje til søs	havnes kapacitet og forbindelser med oplandet
Limassol - Lefkosia	Havne og multimodale platforme	opgradering af modal forbindelse

5. Helsinki – Valletta

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmø – København – Femern – Hamburg – Hannover
 Bremen – Hannover – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Rom – Napoli – Bari
 Napoli – Palermo – Valletta

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Kotka/Hamina - Helsinki	Havn og jernbane	havnes forbindelser med oplandet og opgradering af jernbanenet
Helsinki	Jernbane	jernbaneforbindelse til lufthavn
Russiske grænse - Helsinki	Jernbane	anlægsarbejde i gang
Turku - Stockholm	Havne, motorvej til søs	havnes forbindelser med oplandet og isbryderkapacitet
Stockholm - Malmø (Nordiske Trekant)	Jernbane	anlægsarbejde i gang på specifikke strækninger

Femern	Jernbane	undersøgelser i gang, anlægsarbejde vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt mellem 2014 og 2020
København - Hamburg via Femern: adgangsveje	Jernbane	adgangsveje i Danmark fuldført inden 2020, adgangsveje i Tyskland anlægges i to etaper (2020 - 2027)
Hamburg/Bremen - Hannover	Jernbane	anlægsarbejdet påbegyndes før 2020
München - Wörgl	Jernbane	adgang til basistunnelen under Brenner og den grænsekrydsende strækning: undersøgelser
Basistunnel under Brenner	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Fortezza - Verona	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Napoli - Bari	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Napoli – Reggio Calabria	Jernbane	opgradering
Messina - Palermo	Jernbane	opgradering (resterende strækninger)
Palermo - Valletta	Havne, motorvej til søs	havnes forbindelser med oplandet
Valletta - Marsaxlokk	Havn og lufthavn	trafikstyringssystemer tages i brug, opgradering af sammenkobling

6. Genova – Rotterdam

Genova – Milano/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel – Mannheim – Köln
Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Köln– Liège – Bruxelles/Brussel– Zeebrugge

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Genova - Milano/Novara - schweiziske grænse	Jernbane	undersøgelser; anlægsarbejde påbegyndes før 2020
Basel - Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen	Indre vandveje	opgradering
Karlsruhe - Basel	Jernbane	anlægsarbejdet ventes afsluttet ultimo 2020
Frankfurt - Mannheim	Jernbane	undersøgelser i gang
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Jernbane	anlægsarbejdet ventes afsluttet i 2017

Zeebrugge	Havn	sluser: undersøgelser i gang
-----------	------	------------------------------

7. Lissabon - Strasbourg

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

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Højhastighedstog Sines/Lissabon - Madrid	Jernbane og havne	undersøgelser og anlægsarbejde i gang, opgradering af modale forbindelser i havnene i Sines/Lissabon
Højhastighedstog Porto - Lissabon	Jernbane	undersøgelser i gang
Jernbaneforbindelse Aveiro - Spanien	Jernbane	grænsekrydsende: anlægsarbejde i gang
Jernbaneforbindelse Bergara - San Sebastián - Bayonne	Jernbane	ventes afsluttet i Spanien i 2016, i Frankrig i 2020
Bayonne - Bordeaux	Jernbane	offentlig høring i gang
Tours - Bordeaux	Jernbane	anlægsarbejde i gang
Paris	Jernbane	sydlig omfartsrute for højhastighedstog
Baudrecourt - Mannheim	Jernbane	opgradering
Baudrecourt - Strasbourg	Jernbane	anlægsarbejde i gang, afsluttes i 2016

8. Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham

Glasgow/Edinburgh – Birmingham

Birmingham – London – Lille – Brussel/Bruxelles

Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris

London – Dover – Calais – Paris

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Belfast - Dublin	Jernbane	opgradering; Dublin Interconnectors (DART)

Glasgow - Edinburgh	Jernbane	opgradering
High Speed 2	Jernbane	undersøgelser
Cardiff - Bristol - London	Jernbane	opgradering
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Havne	forbindelser med oplandet
Le Havre - Paris	Indre vandveje	opgradering
Le Havre - Paris	Jernbane	undersøgelser
Calais - Paris	Jernbane	forberedende undersøgelser

9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille

Amsterdam – Rotterdam – Antwerp – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Dijon – Lyon
Luxembourg – Strasbourg – Basel

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Maas	Indre vandveje	opgradering
Albertkanaal	Indre vandveje	opgradering
Terneuzen	Søtransport	sluser: undersøgelser i gang
Terneuzen - Gent	Indre vandveje	undersøgelser og opgradering
Antwerp	Søhavne	sluser: undersøgelser i gang, havne: forbindelse med oplandet
Canal Seine - Escaut	Indre vandveje	planerne færdige, udbudsdialog sat i gang, samlet færdiggørelse i 2018
Opgradering indre vandveje i Vallonien	Indre vandveje	undersøgelser og opgradering
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Jernbane	anlægsarbejde i gang

Strasbourg - Mulhouse - Basel	Jernbane	opgradering
Jernbaneforbindelser Luxembourg - Dijon Lyon (TGV Rhin - Rhône)	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Lyon	Jernbane	østlig omfartsvej: undersøgelser og anlægsarbejde
Canal Saône - Moselle/Rhin	Indre vandveje	forberedende undersøgelser i gang
Rhône	Indre vandveje	opgradering

10. Strasbourg – Donau-korridoren

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

Forhåndsudpegede strækninger	Transportform	Beskrivelse/datoer
Jernbane Strasbourg - Kehl Appenweier	Jernbane	anlægsarbejde på forbindelser ved Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde i gang
München - Mühlendorf - Freilassing - Salzburg	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde i gang
Salzburg - Wels	Jernbane	undersøgelser
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Jernbane	undersøgelser; anlægsarbejde i gang
Jernbaneforbindelse Wels - Wien	Jernbane	forventes færdig i 2017
Wien - Budapest	Jernbane	undersøgelser højhastighedstog Ungarn
Arad - Braşov - Bucureşti - Constanta	Jernbane	opgradering af specifikke strækninger; undersøgelser højhastighedstog
Main – Main-Donau-Canal – Danube	Indre vandveje	undersøgelser og anlægsarbejde på flere strækninger og flaskehalse; havne på indre vandveje: forbindelser med oplandet
Constanta	Havn	forbindelser med oplandet

b) Andre sektioner af hovednettet

Sofia til FYROM's grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser i gang
Sofia til den serbiske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser i gang
Timișoara – den serbiske grænse	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser i gang
München – Prag	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser
Nürnberg – Prag	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser
Katowice – Wrocław – Dresden	Grænse-krydsende	Jernbane	opgradering
Wrocław – Prag	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser
Graz – Maribor – Pragersko	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser
Botniske korridor: Luleå – Oulu	Grænse-krydsende	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Nordvestspanien og Portugal	Flaskehals	Jernbane	anlægsarbejde i gang
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Flaskehals	Jernbane	undersøgelser
Halle – Leipzig – Nürnberg	Flaskehals	Jernbane	anlægsarbejde i gang, afsluttes i 2017
Rail Egnatia	Flaskehals	Jernbane	undersøgelser i gang
Indre vandvejsforbindelse Dunkerque - Lille	Flaskehals	Indre vandveje	undersøgelser i gang
Sundsvall – Umeå – Luleå	Flaskehals	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Malmö – Göteborg	Andre hovednet	Jernbane	anlægsarbejde
Bothnian – Kiruna – norske grænse	Andre hovednet	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde
Jernbaneforbindelse Shannon – Cork – Dublin	Andre hovednet	Jernbane	undersøgelser i gang

Jernbaneforbindelse til Wilhelmshafen og Bremerhafen	Andre hovednet	Jernbane	undersøgelser i gang
Zilina – ukrainske grænse	Andre hovednet	Jernbane	opgradering
Ventspils – Riga – russiske grænse	Andre hovednet	Jernbane	opgradering
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – hviderussiske grænse	Andre hovednet	Jernbane	opgradering og forbindelse med lufthavn
Tallinn - Tartu - Koidula – russiske grænse	Andre hovednet	Jernbane	opgradering
Marseille – Toulon – Nice – italienske grænse	Andre hovednet	Jernbane	undersøgelser højhastighedstog
Bordeaux – Toulouse	Andre hovednet	Jernbane	undersøgelser højhastighedstog
Tampere – Oulu	Andre hovednet	Jernbane	opgradering af strækninger
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Andre hovednet	Jernbane	undersøgelser og anlægsarbejde

DEL II: LISTE OVER PRIORITEREDE KORRIDORER OG OMRÅDER INDEN FOR
ENERGIINFRASTRUKTUREN

a) Prioriterede korridorer		
	Formål	Medlemsstat
1. Offshoreelnettet i de nordlige have ("NSOG")	Udvikle et integreret offshoreelnet i Nordsøen, Det Irske Hav, Den Engelske Kanal, Østersøen og de omkringliggende have til at transportere elektricitet fra vedvarende offshore-energikilder til forbrugscentre og lagre, og til at øge udveksling af el på tværs af landegrænser	Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Irland, Luxembourg, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige
2. Nord-syd elforbindelser i det sydvestlige Europa ("NSI West Electricity")	Udvikle sammenkoblinger mellem medlemsstaterne i regionen og med tredjelande i Middelhavsområdet, navnlig for at integrere elektricitet fra vedvarende energikilder	Belgien, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Malta, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige
3. Nord-syd gasforbindelser i det vestlige Europa ("NSI West Gas")	Forøge samkøringslinjernes kapacitet til nord-sydgående gasstrømme i Vesteuropa for yderligere at	Belgien, Irland, Luxembourg, Frankrig, Tyskland, Italien, Malta, Nederlandene, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige

	<p>diversificere forsyningsveje og øge kortfristet gasforsyningskapacitet</p>	
<p>4. Nord-syd elforbindelser i det centrale Øst- og Sydøsteuropa ("NSI East Electricity"):</p>	<p>Styrke Unionens sammenkoblinger og linjer i nord-sydgående retning og øst-vestgående retning for at fuldføre det indre marked og integrere produktionen fra vedvarende energikilder</p>	<p>Østrig, Bulgarien, Tjekkiet, Cypern, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien</p>
<p>5. Nord-syd gasforbindelser i det centrale Øst- og Sydøsteuropa ("NSI East Gas"):</p>	<p>Styrke regionale gasforbindelser mellem Østersøområdet, Adriaterhavet, Det Ægæiske Hav og Sortehavet for navnlig at forbedre diversificeringen og gasforsynings sikkerheden</p>	<p>Østrig, Bulgarien, Tjekkiet, Cypern, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien</p>
<p>6. Sammenkøblingsplan for det baltiske elektricitetsmarked ("BEMIP Electricity")</p>	<p>Udvikle sammenkoblinger mellem medlemsstaterne i Østersøområdet og styrke de interne netinfrastrukturer for at bringe isolationen af Baltikum til ophør og fremme markedsintegrationen i</p>	<p>Danmark, Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Sverige og Tyskland</p>

	regionen	
7. Sammenkoblingsplan for det baltiske gasmarked (" BEMIP Gas ")	Isolationen af Baltikum og Finland bringes til ophør ved at fjerne afhængigheden af en enkelt leverandør og styrke diversificeringen af forsyninger i Østersøområdet	Danmark, Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Sverige og Tyskland
8. Den sydlige gaskorridor (" SGC "):	Transmission af gas fra området omkring Det Kaspiske Hav, Centralasien, Mellemøsten og det østlige Middelhavsområde til Unionen for at styrke diversificeringen af gasforsyningerne	Østrig, Bulgarien, Tjekkiet, Cypern, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien

b) Prioriterede områder		
	Mål	Medlemsstat
Intelligente net:	Fremskynde indførelsen af intelligente netteknologier i Unionen for effektivt at integrere adfærd og aktioner for alle brugere, som er tilsluttet elnettet	alle
Elmotorveje	Udvikle de første elmotorveje frem til 2020 med henblik på at opbygge et elmotorvejssystem, der dækker hele EU	alle
CO ₂ -net på tværs af landegrænser	Forberede opførelsen af CO ₂ -transportinfrastruktur mellem medlemsstaterne med sigte på at indføre CO ₂ -separation og -lagring	alle

DEL III: LISTE OVER FORHÅNDSUDPEGEDE PRIORITETER OG INTERVENTIONSOMRÅDER PÅ TELEKOMMUNIKATIONSOMRÅDET

a) Horisontale prioriteter

Innovativ styring, kortlægning og tjenester	Teknisk bistand og tiltag for at repetere projekter, når dette er nødvendigt af hensyn til ibrugtagning og ledelse, herunder til projekt- og investeringsplanlægning samt gennemførlighedsundersøgelser. Kortlægning af paneuropæiske bredbåndsinfrastrukturer med henblik på en løbende, detaljeret fysisk afdækning og dokumentation af relevante lokaliteter, analyse af adgangsrettigheder, vurdering af potentialet for opgradering af eksisterende faciliteter osv. Analyse af miljøpåvirkningerne under hensyntagen til behovene for modvirkning af og tilpasning til klimaændringer og modstandsdygtighed over for katastrofer
Ledsageaktioner og andre tekniske støtteforanstaltninger	Aktioner, der er nødvendige for at forberede gennemførelsen af projekter af fælles interesse eller aktioner, som bidrager til dette formål, bl.a. forberedende undersøgelser, gennemførlighedsundersøgelser, evaluerings- og valideringsundersøgelser, og andre tekniske støtteforanstaltninger samt forudgående aktioner med henblik på at definere og udvikle en aktion fuldt ud.

b) Bredbåndsnet

Indsatsen på bredbåndsområdet skal bidrage til intelligent og inklusiv vækst ved at opbygge en afbalanceret og geografisk diversificeret portefølje af bredbåndsprojekter, herunder både 30 Mbps- og 100 Mbps plus-projekter; dette suppleres med projekter i by- og forstadsområder samt i landdistrikter for at nå en tilfredsstillende internetdækning i alle medlemsstater.

Kendetegn ved indsatsen	Beskrivelse
Indsatsen inden for bredbåndsnet omfatter:	Investeringer i bredbåndsnet, der åbner mulighed for at opfylde den digitale dagsordens 2020-mål om almen dækning med 30 Mbps; eller

	Investeringer i bredbåndsnet, der åbner mulighed for at opfylde den digitale dagsordens 2020-mål, og hvor mindst 50 % af husstande abonnerer på hastigheder på over 100 Mbps.
Interventionen inden for bredbåndsnet omfatter bl.a. et eller flere af følgende elementer:	Ibrugtagning af passiv fysisk infrastruktur eller ibrugtagning af kombineret passiv og aktiv fysisk infrastruktur og hjælpeinfrastrukturelementer, inklusive tjenester, der er nødvendige for at drive denne infrastruktur;
	Tilknyttede faciliteter og tjenester, såsom ledningsføring i bygninger, antenner, tårne og andre støttekonstruktioner, kabelkanaler, ledningskanaler, master, mandehuller og gadeskabe;
	Udnyttelse af potentielle synergier mellem udbredelsen af bredbåndsnet og andre forsyningstjenestenet (energi, transport, vand, kloakering m.m.), herunder især dem med relation til intelligente elforsyningsnet.

c) Digitaltjenesteinfrastrukturer

Følgende indsatsområder inden for digitaltjenesteinfrastrukturer skal understøttes.

Digital tjeneste	Beskrivelse
<i>Transeuropæiske højhastighedsbackboneforbindelser til offentlige myndigheder</i>	Offentlige transeuropæiske backbone-tjenesteinfrastrukturer, der skal tilvejebringe højhastighedsdækning mellem offentlige institutioner på områder som f.eks. offentlig forvaltning, kultur, uddannelse og sundhed.
<i>Levering af eForvaltningstjenester på tværs af landegrænser</i>	Standardiserede, grænseoverskridende og brugervenlige interaktionsplatforme, som skal skabe effektivitetsgevinster i økonomien såvel som i den offentlige sektor og bidrage til det indre marked. Sådan platforme muliggør elektronisk indkøb, online-sundhedstjenester, standardiseret finansiel rapportering, elektronisk udveksling af strafferetlige oplysninger, transeuropæisk online-registrering af virksomheder, e-

	forvaltningstjenester for erhvervslivet og herunder transeuropæisk online-registrering af virksomheder.
<i>Åbne for adgang til information fra den offentlige sektor og flersprogede tjenester</i>	<p>Digitalisering af store samlinger af europæiske kulturelle ressourcer og fremme af tredjeparters genbrug heraf.</p> <p>Opnå uindskrænket adgang med henblik på at genbruge alle ikke-fortrolige oplysninger hos den offentlige sektor i EU inden 2020.</p> <p>Alle virksomheder i EU gives mulighed for på deres eget sprog at tilbyde online-tjenester, der er frit tilgængelige og brugbare på alle EU-sprog</p>
<i>Sikkerhed og security</i>	<p>Fælles computeranlæg, databaser og software værktøjer til Safer Internet-centre (SIC) i medlemsstaterne samt forvaltningsopgaver med henblik på at håndtere indberetning af materiale på nettet om seksuelt misbrug</p> <p>Kritiske infrastrukturer for tjenesteydelser, herunder kommunikationskanaler og platforme, som udvikles og ibrugtages for at styrke beredskab, informationsudveksling, koordinering og indsats i hele EU.</p>
<i>Ibrugtagning af IKT-løsninger til intelligente energinet og udbredelse af intelligente energitjenester</i>	Moderne informations- og kommunikationsteknologier inden for intelligente energitjenester med henblik på at tilgodese borgernes behov (som kan være såvel producenter som forbrugere af energi), energileverandører og offentlige myndigheder.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

1.2. Berørt(e) politikområde(r) i ABM/ABB-strukturen⁴⁸

06 Mobilitet og transport
32 Energi
09 Informationssamfundet og Medier
13 Regionalpolitik

1.3. Forslagets/initiativets art

X Forslaget/initiativet drejer sig om **en ny foranstaltning**

Forslaget/initiativet drejer sig om **en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning**⁴⁹

Forslaget/initiativet vedrører **en forlængelse af en eksisterende foranstaltning**

Forslaget/initiativet drejer sig om **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.4. Målsætninger

1.4.1. Kommissionens flerårige strategiske mål med forslaget/initiativet

Udgiftsområde 1 Intelligent og inklusiv vækst

CEF vil søge at opfylde følgende generelle mål inden for energi, transport og telekommunikation:

a) Den skal bidrage til en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst ved at udvikle moderne og højtydende transeuropæiske net og således tilvejebringe fordele for hele Den Europæiske Union med hensyn til konkurrenceevne og økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked og skabe gunstigere vilkår for private og offentlige investeringer dels med en kombination af finansielle instrumenter og direkte støtte fra Unionen og dels ved at udnytte synergieffekten på tværs af sektorer.

⁴⁸ ABM: Activity-Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity-Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

⁴⁹ Jf. artikel 49, stk. 6, litra a) eller b), i finansforordningen.

b) Den Europæiske Union sættes i stand til at nå sit mål om 20 % nedbringelse af udledningen af drivhusgasser, 20 % forøgelse af energieffektiviteten og forøgelse af vedvarende energis andel til 20 % i 2020, samtidig med at forsyningssikkerheden og solidariteten mellem medlemsstaterne styrkes.

1.4.2. Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter

CEF søger at opfylde følgende specifikke mål inden for transport, energi og telekommunikation:

1. På transportområdet:

- a) fjerne flaskehalse og slå bro over manglende forbindelser
- b) sikre en bæredygtig og effektiv transport på lang sigt
- c) optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesters interoperabilitet, sikkerhed og security.

2. På energiområdet:

- a) fremme yderligere integration på det indre marked for energi og elektricitets- og gasnets interoperabilitet på tværs af grænserne, bl.a. ved at sikre, at ingen medlemsstater isoleres fra det europæiske net
- b) øge forsyningssikkerheden i Unionen
- c) bidrage til en bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse, bl.a. ved at fremme integrationen af energi fra vedvarende energikilder i transmissionsnettet og udviklingen af CO₂-net.

3. På telekommunikationsnetområdet:

- a) fremskynde ibrugtagningen af hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet og tilstræbe, at de vinder indpas bl.a. i små og mellemstore virksomheder (SMV)
- b) fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale offentlige onlinetjenester samt adgang til disse net.

Berørte ABM/ABB-aktiviteter

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Forventede resultater og virkninger

Her anføres, hvilke virkninger forslaget/initiativet bør have for målgrupperne.

Overordnede socioøkonomiske og miljømæssige konsekvenser:

En vellykket gennemførelse af CEF vil fremskynde udviklingen af en højtydende infrastruktur i EU på områderne transport, energi og informations- og kommunikationsteknologier og derved bidrage til at opfylde Europa 2020-strategiens energi- og klimaændringsmål og sikre EU's konkurrenceevne på en bæredygtig måde. Regler for CEF på operativt plan vil fremme gennemførelsen af aktioner og medvirke til at give EU's budgetbidrag maksimal løftestangseffekt i henseende til at tiltrække offentlige og private investeringer til projekter. Med bistand fra de finansielle instrumenter, der er oprettet med EU's bidrag, vil infrastrukturer af europæisk betydning derudover blive et attraktivt investeringsaktiv for institutionelle investorer i og uden for Europa.

Sektorspecifikke virkninger:

Transport:

En fremskyndet gennemførelse af de transeuropæiske hovednetkorridorer vil medvirke til en mere hensigtsmæssig transportinfrastruktur i Unionen, trafikoverflytning og samordning af trafikformer. Innovative informations- og forvaltningssystemer, som vil udgøre en del af nettet, vil yde støtte til logistiskfunktioner, intermodal integration og bæredygtig drift for at skabe konkurrencedygtige transportkæder efter brugernes behov. Transportsystemets effektivitet vil blive forbedret i kraft af en betydelig reduktion af trafikpropper og transporttid.

Energi:

Udvikling og opbygning af prioriterede energiinfrastrukturkorridorer og ophjælpning af områder bl.a.:

- udbredelse af vedvarende energikilder i stor skala
- optimering af transmissionen på EU-plan
- forsyningsikkerhed

Telekommunikation:

- internetadgang via bredbånd for flere borgere
- disponibilitet af interoperable digitale tjenesteinfrastrukturer og herunder intelligent distribution af elektricitet
- mobilisering af private og yderligere offentlige investeringer i digital infrastruktur

En OECD-analyse for IKT viser, at en 10 % højere bredbåndsdækningsgrad i et givet år medfører en stigning på 1,5 % i arbejdsproduktiviteten i de følgende fem år⁵⁰.

I en metaevaluering for Europa-Kommissionen anslås det, at såfremt hele Europa tilsluttes til et moderne højhastighedsbredbånd, ville dette skabe omkring 3,99 mio. arbejdspladser i EU-27. Denne analyse viser også, at den gennemsnitlige BNP-vækst som følge af investeringer i bredbånd er 7,03 %. Det ville svare til en stigning i BNP for EU-27 på 862,47 mia. EUR. I en OECD-analyse⁵¹ peges der desuden på, at regeringerne kan opnå et afkast efter ti år af finansieringen af et nationalt, punkt til punkt FTTH-net med åben adgang.

1.4.4. *Oversigt over milepæle og mål:*

Transport:

Generel målsætning 1	Bidrag til en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst		
Indikator	Den nuværende situation	Milepæl 2017	Mål på lang sigt 2020
Størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse		Investeringer på 280 mia. EUR, som gennemføres i hele det transeuropæiske transportnet (TEN-T), heraf 140 mia. EUR til hovednettet	Investeringer på 500 mia. EUR, som gennemføres i hele det transeuropæiske transportnet (TEN-T), heraf 250 mia. EUR til hovednettet
Størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse, der gennemføres via denne forordnings finansielle instrumenter		Private investeringer på 15 mia. EUR gennemføres i hele TEN-T-nettet	Private investeringer på 40 mia. EUR gennemføres i hele TEN-T-nettet.

Generel målsætning 2	Åbne mulighed for, at EU kan opfylde 20-20-20-målene
-----------------------------	--

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche og 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. Findes på http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en pr. 17. maj 2011.

Indikator	Den nuværende situation	Milepæl 2017	Mål på lang sigt
Reduktion af drivhusgasudledninger	(*)	(*)	(*)
Forbedring af energieffektiviteten	(*)	(*)	(*)
Andel af vedvarende energi	(*)	(*)	(*)

(*) Data foreligger endnu ikke, idet der endnu ikke er fastlagt en metode.

Specifikt mål 1 – transport		Fjerne flaskehalse og slå bro over manglende forbindelser	
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl 2017	Mål
Antal nye og forbedrede grænsekrydsende sammenkoblinger	Jernbaner: 36 (skal forbedres)	6	14
Fjerne flaskehalse på transportruter	Jernbaner: 30 (skal fjernes) Indre vandveje: 14	4 1	10 3

Specifikt mål 2 – transport		Sikre en bæredygtig og effektiv transport på lang sigt	
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl 2017	Mål 2020
Længden af TEN-T jernbanenettet til konventionelle tog i EU-27 (i km)	81230 (2005)	74071	71490
Længden af TEN-T jernbanenettet til højhastighedstog i EU-27 (i km)	10733 (2010)	20022	23198
Reduktion af driv-	(*)	(*)	(*)

husgasudledninger			
Forbedring af energieffektiviteten	(*)	(*)	(*)

(*) Data foreligger endnu ikke, idet der endnu ikke er fastlagt en metode.

Specifikt mål 3 – transport	Optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenesters interoperabilitet.		
Indikator	Seneste kendte resultat (allerede eksisterende forbindelse)	Milepæl 2017	Mål
Antal havne, som er forbundet med jernbanenettet (ud af i alt 82 havne)	27	41	54
Antal lufthavne, som er forbundet med jernbanenettet (ud af i alt 37 havne)	12	18	24

Energi:

Generel målsætning 1	Bidrag til en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst		
Indikator	Den nuværende situation	Milepæl 2017	Mål på lang sigt
Størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse	0	200 mia. EUR	200 mia. EUR
Størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse, der	0	30-60 mia. EUR	30-60 mia. EUR

finansieres af CEF			
--------------------	--	--	--

Generel målsætning 2	Åbne mulighed for, at EU kan opfylde 20-20-20-målene		
Indikator	Den nuværende situation	Milepæl 2017	Mål på lang sigt
Reduktion af drivhusgasudledninger	(*)	(*)	(*)
Forbedring af energieffektiviteten	Energibesparelse på ca. 6 % sammenlignet med reference-scenariet	Energibesparelse på ca. 14 % sammenlignet med referencescenariet	Energibesparelse på 20 %
Vedvarende energis andel	VEK-andel på 10 % af det endelige energiforbrug	VEK-andel på 15 % af det endelige energiforbrug	VEK-andel på 20 % af det endelige energiforbrug

(*) Data vil være til rådighed efter gennemførelsen af den metode, der er anført i retningslinjerne om energiinfrastruktur.

Specifikt mål 1 – energi	Fremme yderligere integration på det indre marked for energi og elektricitets- og gasnets interoperabilitet på tværs af grænserne		
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl	Mål
Antal projekter, som reelt kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne flaskehalse	(*)	(*)	(*)

(*) Data vil være til rådighed efter gennemførelsen af den metode, der er anført i retningslinjerne om energiinfrastruktur.

Specifikt mål 2 – energi	øge forsyningssikkerheden i Unionen		
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl 2017	Mål
udvikling af systemets modstandsdygtighed	Gas: N-1 (9 medlemsstater opfylder ikke N-1)	Gas: Alle EU-27 opfylder N-1	Gas: Alle EU-27 opfylder N-1 100 %
security i forbindelse med systemets drift	(*)	(*)	(*)
antal projekter, som åbner mulighed for at diversificere forsyningskilder, leverandører og forsyningsruter	3 store gasforsyningskilder til EU foruden flydende naturgas (LNG)		Mindst 5 store gasforsyningskilder til EU foruden flydende naturgas (LNG)

(*) Data vil være til rådighed efter gennemførelsen af den metode, der er anført i retningslinjerne om energiinfrastruktur.

Specifikt mål 3 – energi	Bidrag til bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse		
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl 2017	Mål
transmission af vedvarende energi fra produktionsstedet til større forbrugscentre og lageranlæg	(*)	(*)	(*)
mængde af sparede CO ₂ -emissioner takket være projekter, der har modtaget støtte fra CEF.	(*)	(*)	(*)

(*) Data vil være til rådighed efter gennemførelsen af den metode, der er anført i retningslinjerne om energiinfrastruktur.

Telekommunikation:

Generel målsætning 1	Bidrag til en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst		
Indikator	Den nuværende situation	Milepæl 2017	Mål på lang sigt
Størrelsen af private investeringer i hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet ⁵²			Prognose over private investeringer mellem 2011 og 2020: op til 50 mia. EUR (Investeringsbehov frem til 2020: 270 mia. EUR)
Størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse i hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet, der er finansieret af CEF ⁵³	0	16,4 mia. EUR	2020: 45,5 mia. EUR ⁵⁴

Specifikt mål 1 – IKT	Fremskynde ibrugtagningen af hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet		
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl 2017	Mål
Udbredelsen af højhastighedsbredbånd (≥ 30 Mbps)	December 2010: 28,7 % af husholdninger	2017: 60 %	2020: 100 %
Andelen af abonnenter på mere end 100 Mbps	December 2010: <1 %	2017: 20 %	2020: 50 %

⁵² Dette er prognosen over de investeringer, der foretages uafhængigt af og uden indsats fra CEF.

⁵³ Dette er prognosen for, hvad der kan opnås med CEF.

⁵⁴ Under antagelse af, at CEF-midler 6,5 mia. EUR anvendes som løftestang for private og (andre) offentlige investeringer med en faktor 7.

Specifikt mål 2 – IKT	Sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale offentlige onlinetjenester samt adgang til disse net		
Indikator	Seneste kendte resultat	Milepæl 2017	Mål
Borgere og virksomheder, der benytter offentlige onlinetjenester ⁵⁵	2010: 41,2 % af borgerne og 75,7 % af virksomhederne	2017: 50 % af borgerne og 85 % af virksomhederne	2020: 60 % af borgerne og 100 % af virksomhederne
Disponibilitet af offentlige serviceydelser på tværs af grænserne ⁵⁶	ikke relevant	80 %	2020: 100 %

1.4.5. Virknings- og resultatindikatorer

Her anføres indikatorerne for kontrol med gennemførelsen af forslaget/initiativet.

Resultaterne af CEF skal vurderes i forhold til følgende **generelle resultatindikatorer**:

a) Opfyldelsen af det overordnede mål a) vil blive målt på størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse og navnlig størrelsen af de offentlige og private investeringer i projekter af fælles interesse, der gennemføres takket være de finansielle instrumenter i medfør af CEF-forordningen.

b) Opfyldelsen af det overordnede mål b) vil blive målt på reduktionen af drivhusgasemissionerne, forbedringen af energieffektiviteten og den vedvarende energis andel i 2020. Resultaterne af CEF skal også vurderes i forhold til følgende **sektorspecifikke resultatindikatorer**:

1. På transportområdet:

a) Opfyldelsen af det specifikke mål a) vil blive målt på antallet af nye og forbedrede sammenkoblinger på tværs af landegrænser og fjernede flaskehalse på TEN-T, jernbaner og indre vandveje, som har fået støtte fra CEF.

b) Opfyldelsen af det specifikke mål b) vil blive målt på længden af jernbanenettet i EU-27 og længden af jernbanenettet til højhastighedstog i EU-27.

c) Opfyldelsen af det specifikke mål c) vil blive målt på antallet af havne og lufthavne, som er forbundet med jernbanenettet.

⁵⁵ Målt værdi: borgere og virksomheder, der benytter eForvaltningstjenester.

⁵⁶ Offentlige serviceydelser på tværs af grænserne: Dette kan endnu ikke måles, da medlemsstaterne stadig arbejder på at fastlægge listen over tjenester (den digitale dagsordens satsningsområde nr. 91, som skal være afsluttet ved udgangen af 2011).

2. På energiområdet:
- a) Opfyldelsen af det specifikke mål a) vil blive målt på antallet af projekter, som reelt kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne flaskehalse.
 - b) Opfyldelsen af det specifikke mål b) vil blive målt på udviklingen af systemets driftsrelaterede modstandsdygtighed og diversificeringen af forsyningskilder, leverandører og forsyningsruter.
 - c) Opfyldelsen af det specifikke mål c) vil blive målt på transmissionen af vedvarende energi fra produktionsstedet til større forbrugscentre og lageranlæg og på den samlede mængde af sparede CO₂-emissioner takket være opførelsen af projekter, der har modtaget støtte fra CEF.
3. På telekommunikationsområdet:
- a) Opfyldelsen af det specifikke mål a) vil blive målt på dækningsgraden af bredbånd og ultrahurtig bredbånd samt antallet af husstande, der abonnerer på bredbåndsforbindelser på over 100 Mbps.
 - ii) Opfyldelsen af det specifikke mål b) vil blive målt på andelen af borgere og virksomheder, der benytter offentlige onlinetjenester og disse tjenesters disponibilitet på tværs af landegrænser.

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. *Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt*

Se begrundelsen vedrørende behovet.

Målpopulation: Hele EU

1.5.2. *Merværdi som følge af EU's engagement (se også begrundelsens punkt 2.3)*

Den 29. juni 2011 vedtog Kommissionen en meddelelse om "Et budget for Europa 2020" ("FFR-meddelelsen"), som indeholder dens væsentligste stillingtagen til Unionens finanser for perioden 2014-2020. Den fokuserer på at finansiere højt prioriterede områder på EU-plan, som skaber reel merværdi for EU's borgere. Udformningen af programmerne og instrumenterne i FFR er rekonstrueret således, at det sikres, at resultaterne og virkningerne heraf fremmer EU's vigtigste politiske prioriteter. Den flerårige finansielle ramme er blevet moderniseret, idet ressourcerne omfordeles til prioriterede områder, bl.a. paneuropæiske infrastrukturer.

I FFR-meddelelsen blev det fremhævet, at et velfungerende indre marked forudsætter en moderne, højtydende infrastruktur, der knytter Europa sammen, navnlig inden for transport, energi og IKT. Dette kræver betydelige investeringer fra både den offentlige og den private sektor. Det skønnes, at der er behov for ca. 200 mia. EUR for at fuldføre de transeuropæiske energinet alene på transmissionsniveauet, og at det er nødvendigt at

investere 500 mia. EUR i det transeuropæiske transportnet og over 250 mia. EUR i IKT i tidsrummet 2014-2020.

Samtidig med, at det i FFR-meddelelsen anerkendtes, at markedet kan og bør levere hovedparten af de nødvendige investeringer, understregede meddelelsen den merværdi, Unionen bidrager med til at sikre finansiering af de paneuropæiske grænseoverskridende projekter, som forbinder centrum og randområder til gavn for alle. Erfaringerne har vist, at medlemsstaterne i deres nationale planlægning ikke prioriterer investeringer på tværs af grænserne mellem flere lande højt nok til at sikre det indre marked den infrastruktur, der er behov for. I kølvandet på den økonomiske og finansielle krise har begrænsningerne for offentlige og private finansieringskilder desuden medført betydelig usikkerhed om, hvorvidt de nødvendige investeringer vil blive foretaget. Projekterne af transeuropæisk relevans må forventes at blive ramt hårdest, fordi de kræver særligt store og langsigtede investeringer grundet disse projekters forholdsvis store tekniske kompleksitet og behovet for koordinering på tværs af landegrænser. De manglende investeringer gør det nødvendigt at finde supplerende løsninger med henblik på at frigøre privat kapital og genskabe stabile finansieringsstrømme via kapital- og bankmarkedet. Markedsdynamikken bør understøttes af EU-midler, som skaber incitament snarere end at træde i stedet for markedets deltagelse i finansieringen af infrastrukturer. I meddelelsen om budgetgennemgangen blev det også understreget, at EU-budgettet er bedst egnet til at udfylde de huller, som medlemsstaterne har efterladt.

Til dette formål vil Connecting Europe-faciliteten tilvejebringe midler fra Unionen til projekter med en ægte merværdi på EU-niveau, nemlig projekter på tværs af landegrænser, projekter, der afhjælper flaskehalse, eller projekter, der skaber fordele for hele Unionen.

I lyset af investeringsbehovet vil EU's finansieringsinstrumenter og nærmere bestemt innovative finansielle instrumenter bidrage til at mønstre den nødvendige deltagelse af den private sektor med henblik på at fremskynde færdiggørelsen af den paneuropæiske infrastruktur.

1.5.3. Erfaringer fra lignende, tidligere gennemførte foranstaltninger

Under den flerårige finansielle ramme for 2007-2013 ydede række programmer finansiering til infrastrukturer inden for transport, energi og telekommunikation, bl.a. TEN-T-programmet, TEN-E-programmet, støtteprogrammet for IKT-politik under rammeprogrammet for konkurrenceevne og innovation, Samhørighedsfonden, EFRU, det europæiske genopretningsprogram for energiområdet og Marco Polo.

Efterfølgende evalueringer af disse programmer har vist, at EU's økonomiske støtte har spillet en vigtig rolle i alle tre sektorer ved at fremme udviklingen af infrastruktur. Men de understregede også, at tidligere politikker for finansiering af TEN har været utilstrækkelige til dels at opveje markeds- og lovgivningsmæssige brist, som har ført til den nuværende situation, og dels at opnå mere valuta for pengene.

Udviklingen af infrastruktur har lidt under en opsplitning af programmer og finansieringsinstrumenter samt en betydelig uensartethed i de nuværende finansieringsvilkår, både på tværs af og inden for hver af de tre infrastruktursektorer, hvilket fører til overlapninger, huller i finansieringen og en utilstrækkelig udnyttelse af synergier. Forskellige regler for

støtteberettigelse og forvaltning og overlappende målsætninger tillige med prioriteter, der er samordnet på en overfladisk måde, hvis overhovedet, vanskeliggør gennemførelsen og mindsker den finansielle bistands effektivitet. Udbuddet af forskellige finansieringskilder inden for de samme sektorer fører også til "fond shopping", hvor samme projektforslag søges genfremsat, hvis det ikke accepteres inden for et af programmerne.

Desuden kunne støtte til infrastrukturer i hele EU forbedres i de berørte sektorer ved at:

- koncentrere indsatsen om projekter, der har en ægte merværdi for EU, nemlig grænsekrydsende projekter, projekter, der afhjælper flaskehalse, eller projekter, der giver hele EU fordele ved at skabe synergi mellem to eller tre sektorer
- øge EU-finansieringens løftestangseffekt: de faktiske samfinansieringssatser er ofte for lave til at udløse projektudvikling
- fremme yderligere inddragelse af den private sektor ved at anvende finansielle instrumenter foruden tilskud, som eksempelvis har vist sig at være meget effektive for RSFF (finansieringsfaciliteten med risikodeling)
- forenkle finansieringsregler og -procedurer.

I CEF samles finansieringsinstrumenterne for de tre sektorer, hvilket forbedrer muligheden for at imødegå den ovennævnte opsplitning, finansieringsprioriteter defineres tydeligere, en mere målrettet finansiering foreslås, og rækken af finansieringsinstrumenter udvides, ved at der indføres nye finansielle instrumenter for at opmuntre til øget finansiering fra den private sektor.

1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og mulig synergivirkning*

Intern sammenhæng i CEF:

CEF-forordningen vil skulle afveje behovet for dels at forenkle og afstemme finansieringsregler og -betingelser og dels at opfylde sektorspecifikke politikmål.

I CEF-forordningen fastlægges betingelser, metoder og procedurer for Unionens finansielle støtte til transeuropæiske net, for hvilke tre individuelle, sektorspecifikke retningslinjer vil blive vedtaget i form af en forordning udstedt af Europa-Parlamentet og Rådet.

Der er taget højde for en fuld overensstemmelse med den aktuelle og fremtidige finansforordning. Eventuelle undtagelser er behørigt tilladt i henhold til retsakter.

Synergi med andre relevante instrumenter:

Det foreslåede initiativ er i fuld overensstemmelse med FFR-meddelelsen af 2011 og det ledsagende dokument. EU's 2020-strategi, gennemgangen af EU's budget, akten for det indre marked og FFR-meddelelsen danner baggrund for det foreslåede initiativ, hvis mål afspejler målene i de ovennævnte horisontale politikker. Samhørighedsfonden og EFRU vil fortsat stå til rådighed til finansiering af transportinfrastruktur i hovednettet og det samlede net, samt IKT- og energidistributionsnet ved decentral forvaltning.

1.6. Foranstaltningens varighed og finansielle virkning

Forslag/initiativ af begrænset varighed

- Forslag/initiativ gældende fra den 1.1.2014 til den 31.12.2020
- Finansiell virkning fra 2014 – 2030.

Forslag/initiativ af ubestemt varighed

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmåde(r)⁵⁷

Direkte central forvaltning ved Kommissionen

Indirekte central forvaltning ved uddelegering af gennemførelsesopgaver til:

- gennemførelsesorganer
- organer oprettet af Fællesskaberne⁵⁸
- nationale offentligretlige organ/organer med offentlige tjenesteydelsesopgaver
- personer med ansvar for gennemførelse af specifikke foranstaltninger i medfør af afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, identificeret i den pågældende basisretsakt som omhandlet i finansforordningens artikel 49

Delt forvaltning sammen med medlemsstaterne

Decentral forvaltning sammen med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organer (angives nærmere)

Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger" i dette punkt.

Bemærkninger

Tilskud (til alle eller visse sektorer med forbehold af yderligere afgørelser) vil blive gennemført af eksisterende eller fremtidige forvaltningsorgan(er).

Yderligere opgaver, der eventuelt kan overdrages til EIB, EIF og andre finansielle institutioner, internationale organisationer (f.eks. Eurocontrol), organer, der har fået overdraget offentlige

⁵⁷ Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og referencer til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Organer omhandlet i finansforordningens artikel 185.

tjenesteydelsesopgaver, eller organer omhandlet i finansforordningens artikel 185 (f.eks. ACER)
(artikel 200 og 201 reviderede finansforordning).

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om tilsyn og rapportering

Her anføres hyppighed og nærmere bestemmelser.

Det igangværende program vil blive overvåget gennem en mellemliggende evaluering af CEF-forordningen, herunder en resultatanalyse. Desuden gennemføres midtvejsvurderinger af de flerårige arbejdsprogrammer.

Ved en efterfølgende evaluering, der gennemføres i nært samarbejde med medlemsstaterne og støttemodtagerne, undersøges CEF's effektivitet og indvirkning på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed og bidraget til Unionens prioriteter i henseende til en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst.

CEF-forslaget åbner ligeledes mulighed for at evaluere den metode, der er benyttet til at gennemføre de pågældende projekter, og virkningen af deres gennemførelse, således at det kan bedømmes, om de fastsatte mål, herunder miljøbeskyttelsesmål, er opfyldt.

Angående de enkelte aktioner rapporterer støttemodtagerne regelmæssigt og på de betingelser, der er fastsat i aftaler/afgørelser, om de aktioner, der skal gennemføres. CEF-forordningen giver endvidere mulighed for at anmode medlemsstaterne om specifikke evalueringer af aktioner og dertil knyttede projekter.

2.2. Forvaltnings- og kontrolordning

2.2.1. *Konstaterede risici*

- projektets gennemførelse kan forsinkes
- støttemodtagere forvalter muligvis ikke EU's finansielle bistand korrekt
- markedet udnytter ikke de finansielle instrumenter i tilstrækkelig grad ...
- markedsvilkårene ændres i tidens løb.

2.2.2. *Planlagte(e) kontrolredskab(er)*

CEF gennemføres først og fremmest af Kommissionen via centraliseret direkte og indirekte forvaltning. Fælles forvaltning kan komme på tale i visse tilfælde. Hvad angår tilskud, består det interne kontrolsystems hovedelementer af procedurerne for udvælgelse og evaluering af forslag om tilskud (forudgående kontrol) og teknisk og finansiell kontrol af transaktioner i forbindelse med projektstyringen på grundlag af rapportering og efterfølgende revisioner af modtagere.

Der påtænkes ingen større ændringer af kontrolmetoderne i forbindelse med tilskud. Det skønnes, at CEF vil få en lignende risikoprofil, og at der vil blive anvendt en lignende

kontrolstrategi. Det skønnes derfor, at det forventede niveau for manglende overensstemmelse svarer til erfaringerne fra TEN-TEA vedrørende forvaltningen af TEN-T-projekter som følger:

Stikprøveudtagningsmetoden med henblik på revision bygger dels på tilfældige stikprøver og dels på en risikobaseret tilgang. Den påviste fejlrate (anbefalede finansielle justeringer i procent af betalingerne) lå under 1 % i 2009 og 2010. Dette kan i et vist omfang tilskrives udveksling af ekspertise med det forudgående finansielle kredsløb (via seminaret om erfaringerne fra revisioner og teknikker til forebyggelse af svig i 2008 og 2009). Som følge af det begrænsede omfang og kombinationen af stikprøve/risikobaseret revision kan fejlratene imidlertid ikke ekstrapoleres til alle projekter, som forvaltes af TEN-TEA.

Aftalerne og afgørelserne om gennemførelse af aktioner inden for CEF skal indeholde bestemmelser om overvågning og finanskontrol udført af Kommissionen eller dennes befuldmægtigede repræsentant, om revision foretaget af Revisionsretten og om kontrol på stedet udført af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) efter procedurerne i Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF).

Ved gennemførelsen af finansielle instrumenter skal enhver aftale med en enhed, som har fået overdraget opgaver, eller med andre finansielle institutioner udtrykkeligt give Kommissionen og Revisionsretten beføjelse til gennem bilagskontrol og kontrol på stedet og af oplysninger, selv lagret på elektroniske medier, at kontrollere alle tredjeparter, der har modtaget EU-midler.

2.2.3. Art og kontrolintensitet

Resumé af kontrol	Beløb i mio. EUR	Antal støttemodtagere: transaktioner (% af total)	Kontroldybde * (Vurdering 1-4)	Dækning (% af værdien)
Forvaltning af aktioner fra evaluering til efterfølgende revisioner	371**	1) global overvågning af alle projekter: 100 %	1	100 %
		2) Revision af udvalgte projekter: 5 %	4	10 %

(**) Tilnærmelse baseret på følgende 9,9 mio. EUR x 7 x 6, hvor:

- 9,9 mio. EUR svarer til årlige forvaltningsomkostninger ved TEN-TEA for aktionsbevillinger på 8 000 mio. EUR
- 7 svarer til FFR's løbetid i antal år
- 6 svarer til den multiplikator, som kræves for at opnå et CEF-budget på 50 000 mio. EUR.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Her anføres eksisterende eller påtænkte foranstaltninger til bekæmpelse og beskyttelse.

Kommissionen sikrer, at Unionens finansielle interesser i forbindelse med gennemførelse af de foranstaltninger, der finansieres ved denne forordning, beskyttes ved hjælp af forebyggende foranstaltninger mod svig, korruption og enhver anden ulovlig aktivitet, ved effektive kontrolforanstaltninger og ved inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb samt, i tilfælde af uregelmæssigheder, ved hjælp af sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, i overensstemmelse med Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95, Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2185/96 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999.

Kommissionen eller dennes repræsentant og Revisionsretten skal have beføjelse til at foretage dokumentrevision og revision på stedet for alle tilskudsmodtagere, kontrahenter eller underkontrahenter, som har modtaget midler fra Unionen.

Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) skal bemyndiges til at foretage kontrol og inspektion på stedet hos økonomiske operatører, der berøres direkte eller indirekte af denne finansiering, i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96, for at fastslå, om der har været tale om svig, bestikkelse eller enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Den Europæiske Unions finansielle interesser, i forbindelse med en aftale om tilskud eller en afgørelse eller en kontrakt om finansiering fra Unionen.

GD INFSO, GD MOVE og GD ENER har vedtaget eller vil inden 2013 vedtage strategier for bekæmpelse af svig og tilhørende handlingsplaner på generaldirektoratniveau, som omfatter hele udgiftscyklen og tager højde for proportionalitet og cost benefit-analyse af de foranstaltninger, der skal gennemføres, således at det er muligt at foretage en risikovurdering af programmet.

De tre generaldirektorater vil sikre, at deres metode til risikostyring af svig egner sig til at afdække områder, hvor der er risiko for svig, under hensyn til generaldirektoraternes sektorspecifikke cost benefit-analyser og med bistand fra OLAF's arbejde i henseende til forebyggelse af svig og risikoanalyse.

Aftaler om tilskud og indkøbsaftaler vil blive baseret på standardmodeller, hvori der fastsættes alment gældende foranstaltninger mod svig.

Der vil blive tilrettelagt uddannelse i forvaltning af tilskud for personale, der styrer projekter.

I henseende til finansielle instrumenter vil finansielle institutioner, der er involveret i udøvelsen af finansielle transaktioner i tilknytning til et finansielt instrument, skulle efterleve de relevante standarder for forebyggelse af hvidvaskning af penge og bekæmpelse af terrorisme. De må ikke være etableret i områder, hvis retsinstanser ikke samarbejder med Unionen, for så vidt angår anvendelsen af internationalt anerkendte skattestandards.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

(i løbende priser)

3.1. Udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og berørt(e) udgiftspost(er)

- Eksisterende udgiftsposter i budgettet

Efter samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal Beskrivelse: Det transeuropæiske transportnet		OB/IOB ⁽⁵⁹⁾	fra EFTA ⁶⁰ -lande	fra kandidatlande ⁶¹	fra tredjelande
1	06 03 03	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	06 01 04 31	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal Det transeuropæiske energinet		OB/IOB ⁽⁶²⁾	fra EFTA ⁶³ -lande	fra kandidatlande ⁶⁴	fra tredjelande
1	32 03 02 (TEN-E)	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	32 01 04 XX	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal Beskrivelse Rammeprogrammet for		OB/IOB ⁽⁶⁵⁾	fra EFTA ⁶⁶ -lande	fra kandidatlande ⁶⁷	fra tredjelande

⁵⁹ OB = opdelte bevillinger / IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning

⁶¹ Kandidatlande og i givet fald potentielle kandidatlande fra Vestbalkan.

⁶² OB = opdelte bevillinger / IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶³ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning

⁶⁴ Kandidatlande og i givet fald potentielle kandidatlande fra Vestbalkan.

⁶⁵ OB = opdelte bevillinger / IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶⁶ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning

⁶⁷ Kandidatlande og i givet fald potentielle kandidatlande fra Vestbalkan.

	konkurrenceevne og innovation – IKT-PSP					litra aa)
1	09 03 XX	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	09 01 04 XX	Ikke-opdelte	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal Beskrivelse: Samhørighedsfonden	OB/IOB ⁽⁶⁸⁾	fra EFTA ⁶⁹ -lande	fra kandidatlande ⁷⁰	fra tredjelande	jf. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
1	13 04 02	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
1	13 01 04 XX	Ikke-opdelte	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der er søgt om

Efter samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal [Betegnelse.....]	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande	fra tredjelande	jf. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

Der tilsigtes en enkelt budgetpost for Connecting Europe-faciliteten, men dette beslutes imidlertid på et senere tidspunkt.

⁶⁸ OB = opdelte bevillinger / IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶⁹ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning

⁷⁰ Kandidatlande og i givet fald potentielle kandidatlande fra Vestbalkan.

3.2. Anslået virkning for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af den anslåede virkning for udgifterne

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer 1.	Betegnelse: Intelligent og inklusiv vækst
--	------------------	---

GD: MOVE			År N ⁷¹	År N+1	År N+2	År N+3	År N+4	År N+5	År N+6	> 2020	I ALT
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
• Aktionsbevillinger											
Budgetpostens nummer 06 03 03	Forpligtelser	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Betalinger	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Administrationsbevillinger over bevillingsrammen for særprogrammer ⁷² finansieret											
Budgetpostens nummer 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Betalinger	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

⁷¹ År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

⁷² Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

(*) Disse tal vedrører tilskuddet til Forvaltningsorganet for TEN-T og omfatter forvaltning af transportdelen af CEF og den afsluttende finansielle støtte til projekter af fælles interesse i det transeuropæiske transportnet fra tidligere programmer. De følger af en antagelse om en portefølje på omkring 500 projekter.

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	I ALT
• Aktionsbevillinger											
Budgetpostens nummer 13 04 02	Forpligtelser	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		11238,3
	Betalinger	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	11238,3
Administrationsbevillinger over bevillingsrammen for særprogrammer ⁷⁴		finansieret									
Budgetpostens nummer 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		41,4
Bevillinger I ALT til GD REGIO	Forpligtelser	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		11279,7
	Betalinger	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	11279,7

(**) Yderligere beløb til støtte til tilskuddet til Forvaltningsorganet for TEN-T (en ny budgetpost skal oprettes) under antagelse af, at disse beløb vil blive uddelegeret til Forvaltningsorganet for TEN-T. Reglerne for transeuropæiske transportnet i denne forordning bør finde anvendelse. Der bør iværksættes særlige indkaldelser af projekter til virkeliggørelse af hovednettet udelukkende i medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden. De følger af en antagelse om en portefølje på ca. 160 projekter.

⁷³ År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

⁷⁴ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

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	I ALT
• Aktionsbevillinger											
Budgetpostens nummer 32 03 02	Forpligtelser	(1)	1029,522	1333,022	1139,022	1319,022	1495,022	1759,022	2271,022	0	10345,654
	Betalinger	(2)	452,542	915,785	1174,822	1264,782	1353,262	1568,942	1921,382	1694,137	10345,654
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁷⁶											
Budgetpostens nummer 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15,346
Bevillinger I ALT til GD ENER	Forpligtelser	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	10361
	Betalinger	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	10361

(***) Disse bevillinger omfatter udgifter til EU's koordinatore. Desuden kan Agenturet for Samarbejde mellem Energireguleringsmyndigheder (ACER) inddrages med henblik på at udføre opgaver, der er fastlagt i bestemmelser i forordningen om retningslinjer for transeuropæiske energiinfrastrukturer, med forbehold af senere afgørelser herom.

⁷⁵ År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

⁷⁶ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

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	I ALT
• Aktionsbevillinger											
Budgetpostens nummer 0903XX	Forpligtelser	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	10468,000
	Betalinger	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	10468,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁷⁸											
Budgetpostens nummer 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	18,000
Bevillinger I ALT til GD INFSO	Forpligtelser	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	10486,000
	Betalinger	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	10486,000

• Aktionsbevillinger I ALT (*)	Forpligtelser	(4)	4135,822	4864,322	5624,822	6412,222	7229,722	8077,222	8956,922	0,000	45301,054
	Betalinger	(5)	906,542	3699,285	4737,122	5295,882	5672,162	6371,642	7179,082	11439,34	45301,054
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1(*) i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+ 6	4154,000	4886,000	5647,000	6435,000	7253,000	8101,000	8981,000	0,000	45457,000
	Betalinger	=5+ 6	924,720	3720,963	4759,300	5318,660	5695,440	6395,420	7203,160	11439,33 7	45457,000

77

År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

78

Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

(*) undtagen beløb fra GD REGIO (Samhørighedsfonden)

• Aktionsbevillinger I ALT (**)	Forpligtelser	(4)	5613,722	6376,222	7169,122	7999,622	8878,622	9771,122	10730,92	2	0,000	56539,354
	Betalinger	(5)	906,542	4672,185	5839,722	6532,382	6963,862	7744,842	8730,382	15149,44		56539,354
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0		197,346
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1(**) i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+ 6	5637,000	6403,300	7196,900	8028,300	8908,100	9801,500	10761,60	0	0,000	56736,700
	Betalinger	=5+ 6										
			929,820	4699,263	5867,500	6561,060	6993,340	7775,220	8761,060	15149,43	7	56736,700

(**) iberegnet beløb fra GD REGIO (Samhørighedsfonden)

Hvis flere udgiftsområder påvirkes af forslaget/initiativet: (ikke relevant)

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)										
	Betalinger	(5)										
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)										
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-4 i den flerårige finansielle ramme (Referencebeløb)	Forpligtelser	=4+ 6										
	Betalinger	=5+ 6										

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	5	"Administration"
--	----------	------------------

i mio. EUR (3 decimaler)

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

(*) GD ENER og GD INFISO har desuden til hensigt (delvist) at overdrage gennemførelsen af CEF til agenturer. Beløb og imputeringer vil om nødvendigt blive tilpasset efter resultaterne af overdragelsesprocessen.

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
---	---	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

i mio. EUR (3 decimaler)

		År 2014 ⁷⁹	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	> 2020	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-5(*) i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	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
	Betalinger	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

(*) undtagen beløb fra GD REGIO (Samhørighedsfonden)

		År 2014 ⁸⁰	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	> 2020	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-5(**) i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	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
	Betalinger	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

(**) iberegnet beløb fra GD REGIO (Samhørighedsfonden)

⁷⁹ År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

⁸⁰ År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

3.2.2. Anslået virkning for aktionsbevillingerne

- (Forslaget/initiativet indebærer ikke, at der anvendes driftsbevillinger.
- Forslaget/initiativet indebærer, at der anvendes følgende aktionsbevillinger:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Der angives mål og resultater	Type resultat ⁸¹	Resultaternes gns. omkostninger	RESULTATER												I ALT			
			År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)											
↓			Resultater (antal)	Omkostninger	Resultater (antal)	Omkostninger	Resultater (antal)	Omkostninger	Resultater (antal)	Omkostninger	Resultater (antal)	Omkostninger	Resultater (antal)	Omkostninger	Resultater (antal)	Omkostninger	Antal resultater i alt	Samlede omkostninger
SPECIFIKKE MÅL ⁸² transportnet ...																		

- Resultat

Det forventes at bidrage til finansieringen af et beløb på i alt 168,57451 mia. EUR i investeringer ud af de anslåede investeringer på **267 042,47 mia. EUR**, der er fastsat i listen over forhåndsudpegede transportinfrastrukturprojekter i del 1 i bilaget til CEF-forordningen.

- EU-midler på 2 256,9 mio. EUR i finansielle instrumenter vil skabe en løftestangeffekt på 44,9532 mia. EUR i investeringer

- EU-midler på 11 238,3 mio. EUR fra Samhørighedsfonden vil skabe en løftestangeffekt på 12,924045 mia. EUR i investeringer

- de resterende EU-midler på 22 230,5 mio. EUR vil skabe en løftestangeffekt på 110,69726 mia. EUR i investeringer (baseret på en gennemsnitlig medfinansieringssats på 20 %). (Alle beløb i løbende priser)

⁸¹ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierte studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁸² Som beskrevet i del 1.4.2. "Specifikke mål ...".

(i mio. EUR)

Anslåede investeringer for de nævnte forhåndsudpegede projekter i del 1 i bilaget til CEF-forordningen

Horisontale prioriteter	47 500,00
<i>Heraf SESAR</i>	30 000,00
1. Østersø – Adriaterhavskorridoren	13 353,20
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5 673,00
3. Middelhavskorridoren	37 690,00
4. Hamburg - Rostock - Burgas/tyrkiske grænse - Piraeus - Lefkosia-korridoren	8 037,60
5. Helsinki – Valletta	31 936,00
6. Genova – Rotterdam	15 622,50
7. Lissabon - Strasbourg	17 170,00
8. Dublin - London - Paris - Brussel/Bruxelles	4 582,00
9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille	12 551,30
10. Strasbourg – Donau-korridoren	15 939,40
Andre strækninger af hovednettet	27 563,21
I alt	237 618,21

Nøjagtige tal for hver korridor vil blive angivet i forbindelse med programmets planlægning og gennemførelse.

SPECIFIKKE MÅL energinet

- Resultat gennemførelse af de 11 prioriterede korridorer og områder på 940,514 mio. EUR i gennemsnit pr. korridor

SPECIFIKKE MÅL telekommunikationsnet⁸³:

- | | | | |
|------------|---|---|----------|
| - Resultat | Udvikling og udbygning af digital-tjenesteinfrastruktur i hele Europa | Følgende digitaltjenesteinfrastrukturer forventes at modtage støtte fra CEF: | 2446,000 |
| | | <ul style="list-style-type: none">• Interoperabel elektronisk identifikation og autentificering overalt i Europa• Europæisk central platform til sammenkobling af europæiske selskabsregistre• Elektroniske procedurer for etablering og drift af en virksomhed i et andet europæisk land• Interoperable grænseoverskridende elektroniske udbud• Interoperable grænseoverskridende e-justice-tjenester• Interoperable grænseoverskridende e-sundheds-tjenester• Større sikkerhed i tjenesteinfrastrukturer på internettet | |

⁸³ Den endelige fordeling mellem den del af budgettet, som ydes via finansielle instrumenter, og den del, som ydes i form af tilskud, vil afhænge af, hvordan markedet tager de finansielle instrumenter i brug.

- Kritiske informationsinfrastrukturer
- Adgang til digitale ressourcer i Europas kulturarv
- Adgang til offentlig information, som kan genbruges
- Flersproget adgang til onlinetjenester
- Transeuropæiske højhastighedsbackboneforbindelser til offentlige myndigheder
- Ibrugtagning af IKT-løsninger til intelligente energinet og udbredelse af intelligente energitjenester

- Resultat	1000 hus- holdninger med bred- båndsadgang til internettet	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
------------	--	------	----------	-------------	----------	---------	----------	-------------	------	----------	----------	--------------	----------	--------------	-----------	----------	-----------	----------

Subtotal for specifikt mål for telekommunikation			679,0 00		843,800		1 302,600		1 621,400		734,20 0		2 003,00 0		2 284,000		10 468,000
OMKOSTNINGER I ALT																	56 539,354

3.2.3. Anslået virkning for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Sammenfatning

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet indebærer, at der anvendes følgende administrationsbevillinger:

i mio. EUR (3 decimaler)

DG MOVE	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	I ALT
UDGIFTS- OMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Andre administra- tionsudgifter	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5⁸⁴ i den flerårige finansielle ramme (*)								

⁸⁴

Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

Menneskelige ressourcer								
Andre administrationsudgifter 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Andre administrationsudgifter 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 (**) i den flerårige finansielle ramme	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
MOVE I ALT(**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324
MOVE I ALT	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) Under antagelse af, at CEF for transportsektorens og Samhørighedsfondens vedkommende vil blive uddelegeret til Forvaltningsorganet for TEN-T.

(**) Undtagen 13 01 04 XX Samhørighedsfonden.

i mio. EUR (3 decimaler)

GD ENER	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	I ALT
---------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	-------

UDGIFTS- OMRÅDE 5 (*) i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Andre administra- tionsudgifter	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5⁸⁵ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administra- tionsudgifter (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346

⁸⁵

Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

ENER I ALT	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547
------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

(*) GD ENER har til hensigt (delvist) at overdrage gennemførelsen af CEF til agenturer. Beløb og imputeringer vil om nødvendigt blive tilpasset efter resultaterne af overdragelsesprocessen.

(**) Disse bevillinger omfatter udgifter til EU's koordinatore. Desuden kan Agenturet for Samarbejde mellem Energireguleringsmyndigheder (ACER) inddrages med henblik på at udføre opgaver, der er fastlagt i bestemmelser i forordningen om retningslinjer for transeuropæiske energiinfrastrukturer, med forbehold af senere afgørelser herom.

i mio. EUR (3 decimaler)

DG INFSO	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020	I ALT
UDGIFTS- OMRÅDE 5 (*) i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Andre administra- tionsudgifter	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5⁸⁶ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administra- tionsudgifter	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
INFSO I ALT	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) GD INFSO har til hensigt (delvist) at overdrage gennemførelsen af CEF til agenturer. Beløb og imputeringer vil om nødvendigt blive tilpasset efter resultaterne af overdragelsesprocessen.

Bevillinger til administration I ALT under udgiftsområde 5 i FFR	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
Bevillinger til administration I ALT uden for udgiftsområde 5 i FFR (*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
Bevillinger til administration I	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til gennemførelse af EU's programmer og/eller EU aktioner (tidl. BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

ALT uden for udgiftsområde 5 i FFR								
Bevillinger til administration I ALT (*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
Bevillinger til administration I ALT	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) Undtagen 13 01 04 XX Samhørighedsfonden.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet indebærer intet behov for menneskelige ressourcer.
- Forslaget/initiativet kræver brug af personaleressourcer som anført nedenfor:

Skøn angives i fuldtidsækvivalenter

<i>DG MOVE</i>	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
06 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (i delegationer)							
06 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: FTE)⁸⁷							
06 01 02 01 (KA, V, UNE under den samlede bevillingsramme)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (KA, V, UNE, LA og UNE i delegationerne)							
XX 01 04 yy⁸⁸							
06 01 05 02 (KA, V og UNE – indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, V og UNE – direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
MOVE I ALT	40	43	46	49	51	51	51

XX er lig med politikområdet eller det berørte budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, hvortil kommer de eventuelle yderligere

⁸⁷ KA: kontraktansatte, V: vikarer, UED: unge eksperter ved delegationer; LA= lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter.

⁸⁸ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger. Beløb og imputeringer vil blive tilpasset afhængig af resultaterne af den påtænkte overdragelsesproces.

Beskrivelse af de opgaver, som skal udføres:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Opstilling af politik og strategi, programforvaltning og -kontrol, projektudvælgelse, koordinering og samarbejde med alle interessenter på programniveau (ministerier, andre generaldirektorater, de europæiske institutioner, internationale banker (f.eks. EIB), overvågning og kontrol af tilknyttede organer (eksternt personale)
Eksternt personale	Forvaltning af informationssystemet TEN-tec: indsamling af tekniske, økonomiske og geografiske data til programmet med henblik på analyse, forvaltning og politisk beslutningstagning.

Skøn angives i fuldtidsækvivalenter

<i>GD ENER</i>	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
32 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	34	39	45	45	45	46	46
XX 01 01 02 (i delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: FTE)⁸⁹							
32 01 02 01 (KA, V og UNE under den samlede bevillingsramme)	17	20	22	25	25	26	26
XX 01 02 02 (KA, V, UNE, LA og UNE i delegationerne)							
XX 01 04 yy ⁹⁰	- i hovedsædet ⁹¹						
	- i delegationer						
XX 01 05 02 (KA, V og UNE – indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, V og UNE – direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
ENER I ALT	51	59	67	70	70	72	72

XX er lig med politikområdet eller det berørte budgetafsnit.

⁸⁹ KA: kontraktansatte, V: vikarer, UED: unge eksperter ved delegationer; LA= lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter.

⁹⁰ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

⁹¹ Angår især strukturfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Fiskerifond (EFF).

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, hvortil kommer de eventuelle yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger. Beløb og imputeringer vil blive tilpasset afhængig af resultaterne af den påtænkte overdragelsesproces.

Beskrivelse af de opgaver, som skal udføres:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	<ul style="list-style-type: none"> - Støtte til regionale og tematiske fora med henblik på at udpege projekter af fælles interesse - udvælgelsesproces - forvaltning af årlige forslagsindkaldelser og udvælgelse af projekter med henblik på finansiel støtte fra EU - finans- og projektstyring - evalueringer
Eksternt personale	<ul style="list-style-type: none"> Støtte til regionale og tematiske fora med henblik på at udpege projekter af fælles interesse - udvælgelsesproces - forvaltning af årlige forslagsindkaldelser og udvælgelse af projekter med henblik på finansiering - finans- og projektstyring - evalueringer

Skøn angives i fuldtidsækvivalenter

<i>GD INFSO</i>	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019	År 2020
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
09 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (i delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: FTE)⁹²							
09 01 02 01 (KA, V og UNE under den samlede bevillingsramme)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (KA, V, UNE, LA og UNE i delegationerne)							
XX 01 04 yy⁹³	- i hovedsædet ⁹⁴						
	- i delegationer						
XX 01 05 02 (KA, V og UNE – indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, V og UNE – direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
I ALT	92	103	120	127	135	141	143

XX er lig med politikområdet eller det berørte budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, hvortil kommer de eventuelle yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger. Beløb og imputeringer vil blive tilpasset afhængig af resultaterne af den påtænkte overdragelsesproces.

Beskrivelse af de opgaver, som skal udføres:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Samordning af politik og strategi, programforvaltning samt forvaltning af projekter og tilskud						
Eksternt personale	Projekt- og tilskudsforvaltning						
Anslået behov for menneskelige ressourcer	183	205	233	246	256	264	266

⁹² KA: kontraktansatte, V: vikarer, UED: unge eksperter ved delegationer; LA= lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter.

⁹³ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

⁹⁴ Angår især strukturfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Fiskerifond (EFF).

3.2.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme for 2014-2020

- Forslaget/initiativet er foreneligt med den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.

Ikke relevant.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres⁹⁵.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

Ikke relevant.

3.2.5. Tredjeparts bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet tillader ikke samfinansiering med deltagelse af tredjepart
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I alt
Organ, som deltager i samfinansieringen (angives)								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁹⁵ Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

3.3. Anslået virkning for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansiel virkning for indtægterne.
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - på egne indtægter
 - for diverse indtægter

i mio. EUR (3 decimaler)

Indtægtspost budgettet	på	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁹⁶					
			År N	År N+1	År N+2	År N+3	Indsæt så mange kolonner som nødvendigt for at vise varigheden af virkningerne (jf. punkt 1.6)	
Artikel								

Med hensyn til diverse formålsbestemte indtægter angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

fastlægges senere (Indtægter fra de finansielle instrumenter skal genanvendes, i programmets løbetid og i sidste ende indtægtsført sammen med hovedstolen ved programmets afslutning).

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningen for indtægterne.

⁹⁶ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told, sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra opkrævningsomkostningerne på 25 % er fratrukket.