



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.10.19.
COM(2011) 665 végleges

2011/0302 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az európai összekapcsolódási eszköz létrehozásáról

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

2011. június 29-én a Bizottság javaslatot fogadott el a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó következő többéves pénzügyi keretre¹: az Európa 2020 stratégiát megvalósító költségvetést. Javaslatában a Bizottság úgy határozott, hogy egy új integrált eszköz, az „európai összekapcsolódási eszköz” (a továbbiakban: EÖE) létrehozását javasolja az EU infrastruktúrával kapcsolatos prioritásaiba való befektetéshez a közlekedés, az energetika és a távközlés területén.

Intelligens, fenntartható és teljes mértékben összekapcsolódó közlekedési, energetikai és digitális hálózatok kialakítása az európai egységes piac megvalósításának egyik szükséges feltétele. Ezenkívül, a nagy európai uniós többletértéket nyújtó, kiemelt infrastrukturális beruházások erősíthetik Európa versenyképességét a lassú növekedéssel és szoros államháztartásokkal jellemzett kedvezőtlen gazdasági környezetben. Végül, ezek az infrastrukturális beruházások döntő szerepet játszanak annak elősegítésében is, hogy az EU teljesíteni tudja az Európa 2020 stratégiában a fenntartható növekedésre vonatkozóan felvázolt célkitűzéseket, valamint az EU „20-20-20” célkitűzéseit az energiával és éghajlattal kapcsolatos szakpolitika területén².

E rendelet meghatározza az EÖE-t szabályozó rendelkezéseket. A rendelet alapját az a munka képezi, amelyet mindhárom ágazatban (közlekedés, energia és távközlés) a következő többéves pénzügyi keretre (2014–2020) vonatkozó szakpolitikai keret átdolgozásának előkészítésére fordítottak. Az EUMSZ 170. cikkével összhangban mindegyik ágazatban új iránymutatásokat javasolnak az EÖE-nek megfelelően. Ennek megfelelően, egyrészt az átdolgozott közlekedési, energetikai és távközlési iránymutatások, másrészt az EÖE koherens szabályozási csomagot alkot.

Az elmúlt évtized során Európa infrastrukturális kiadásainak alakulása, átlagosan, csökkenő pályára került. A gazdasági és pénzügyi válság következtében azonban az infrastrukturális beruházások szükségessége újból az érdeklődés középpontjába került. A gazdasági válság idején a meglévő infrastruktúra felújítása vagy újak építése érdekében eszközölt célzott beruházások ösztönzőleg hatnak mind uniós mind tagállami szinten, és a gazdaságélénkítési tervek fontos részét képezik, amelyek alkalmasak az összesített kereslet kielégítésére és a kiadások hosszú távon való megtérülésének biztosítására egyaránt. Ami pedig a legfontosabb: a válság megmutatta, hogy az infrastruktúrák alapvető fontosságúak Európa gazdasági jövője szempontjából.

¹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „Az Európa 2020 stratégia költségvetése”; 2011. június 29., COM(2011) 500, végleges.

² 2020-ig 20 %-kal csökkentik az üvegházhatású gázok kibocsátását, az uniós végfelhasználói energiafogyasztásban 20 %-ra növelik a megújuló forrásból származó energia részarányát, és 20 %-kal növelik az energiahatékonyságot.

Amint arra a Monti-jelentés³ rámutatott, valódi egységes piac nem hozható létre valamennyi alkotórészének akadálymentes összekapcsolása nélkül. Egy integrált gazdasági térség megfelelő működéséhez és a térségen belüli társadalmi és területi kohézió megteremtéséhez nélkülözhetetlen a közlekedési útvonalak összekapcsolása, a villamosenergia-hálózatok létrehozása és a széles sávú hálózatok kiépítése. Mégis, miközben a szabályozás tekintetében előrelépés figyelhető meg az EU területén és a piacok is integráltabbak lettek – legutóbb például az energiaszektorban került elfogadásra és lépett hatályba a harmadik liberalizációs csomag –, a határokon átnyúló fizikai összekapcsolódás továbbra is hiányos. A kapcsolódási pontok tekintetében vannak hiányosságok, elsősorban az új tagállamokban, és ez választóvonalat képez az Európai Unió központi és külső területei között, ezenkívül akadályozza az Unión belüli információáramlás továbbfejlesztését vagy új gazdasági ágazatok, például az e-kereskedelem növekedését.

Számottevő beruházásokat kell meghatározni. Az energetikai szektorban az európai energiainfrastruktúra-prioritások végrehajtásával kapcsolatos iránymutatásokról (a továbbiakban: a transz-európai energiainfrastruktúrára vonatkozó iránymutatások) szóló rendelet javaslata tizenkét kiemelt infrastrukturális folyosót és területet határoz meg – mindegyikhez négyet – a villamos energia és gázszállításához, valamint az intelligens energiahálózatok alkalmazásához, a villamosenergia-szupersztrádákhoz, és a határokon átnyúló szén-dioxid-hálózathoz. Amíg Európa energiahálózata kb. egy billió nagyságrendű beruházást igényel 2020-ig, amelyen kívül a becslések szerint csak az európai érdekkörbe tartozó villamosenergia- és gázhálózatokhoz mintegy 200 milliárd eurós beruházás szükséges. A teljes beruházásból 100 milliárd eurót a piacnak kellene állnia támogatások nélkül, míg a fennmaradó 100 milliárd euró állami fellépést igényel a szükséges beruházások mozgósítása érdekében.

A közlekedési ágazatban a páneurópai tervezési módszer segítségével meghatározták az európai „törzshálózatot”. Ez a folyosókkal ellátott törzshálózat, amely nagy hatékonysággal és alacsony kibocsátási értékekkel bonyolít áruforgalmat és utasforgalmat, messzemenően kihasználja a meglévő infrastruktúrát. A hiányzó csatlakozások megteremtésével és a szűk keresztmetszetek megszüntetésével, illetve a multimodális kombinációkban a szolgáltatások hatékonyabb kihasználásával a törzshálózat képes lesz kezelni a nagy forgalmi hullámokat az egységes piacon. A közlekedési igényeknek megfelelő, uniós infrastrukturális fejlesztés költsége a becslések szerint a 2010–2030 közötti időszakban meg fogja haladni az 1,5 billió EUR-t, az uniós tagállamok közlekedési hálózatának egészét tekintve. A transz-európai közlekedési hálózatok teljes kiépítéséhez mintegy 500 milliárd euróra lesz szükség 2020-ig, amelyből 250 milliárd eurót a hiányzó csatlakozások megteremtésére és a törzshálózat szűk keresztmetszeteinek megszüntetésére kell majd fordítani.

A távközlési hálózatokat illetően az egységes digitális piac megteremtését akadályozó (digitális) szűk keresztmetszetek megszüntetése a legfontosabb célkitűzés. Ehhez általában javítani kell a széles sávú hálózat egészén, és olyan digitális szolgáltatási infrastruktúra-platformokat kell létrehozni, amelyek lehetővé teszik az európai közszolgálatok egységes digitális üzembe helyezését. Sőt, az intelligens növekedéshez szükséges alapelemek a fizikai és a szolgáltatásalapú digitális hálózatok. Az európai digitális menetrend részeként minden európai lakos számára 2013-ig alapvető, 2020-ig pedig gyors vagy szupergyors széles sávú

³ „Az egységes piac új stratégiája – Európa gazdasága és társadalma szolgálatában” – Mario Monti jelentése az Európai Bizottság elnöke, José Manuel Barroso számára, 2010. május 9., 64-65. o.

hozzáférést kell biztosítani. A Bizottság 2010 szeptemberében felvázolta, hogy milyen lépéseket kell tenni annak a 270 milliárd euró összegű beruházásnak a megindításához, amely szükséges ahhoz, hogy 2020-ig valamennyi európai háztartás és vállalkozás számára biztosított legyen a szupergyors széles sávú hozzáférés. A jelenlegi körülmények között ezeknek a beruházási szükségleteknek egy részét a magánszféra elégíti ki. Az e célkitűzések megvalósításához szükséges beruházás a becslések szerint mintegy 270 milliárd eurót tesz majd ki. Az Unió támogatása nélkül azonban a magánszektorból érkező beruházás összege várhatóan legfeljebb 50 milliárd eurót tesz majd ki a 2020-ig tartó időszakban. Ez viszont azt jelenti, hogy mintegy 220 milliárd euró hiányozni fog a beruházásból. Mivel a digitális infrastruktúrát érintő beruházásokból származó társadalmi előnyük jóval meghaladják a magánberuházások hajlandóságát, fokozottabb állami támogatásra van szükség a piac stimulálásához.

A bizottsági szolgálatok által e rendelet előkészítése során elvégzett elemzés rámutatott arra, hogy míg a piac és a nemzeti költségvetések várhatóan fontos szerepet játszanak a szükséges infrastruktúrák megvalósításában megfelelő beruházások és árképzési mechanizmusok révén, addig néhány infrastrukturális beruházás nem vagy csak jóval 2020 után fog megvalósulni, amennyiben az EU nem tesz ez ügyben lépéseket. Ezért az uniós költségvetésből jelentős hozzájárulásra van szükség a következő többéves pénzügyi keretben, hogy biztosítani lehessen az EU infrastrukturális prioritásainak tényleges megvalósítását.

Az uniós költségvetési források hatásának fokozása érdekében a Bizottság javasolja az innovatívabb pénzügyi eszközök alkalmazásának szisztematikusabb vizsgálatát, hogy alternatívát kínáljon a hagyományos, támogatáson alapuló finanszírozáshoz és a stratégiai beruházások finanszírozási hiányainak pótlásához. Az innovatív pénzügyi eszközök egyik fontos jellemzője, hogy az uniós költségvetés számára a hagyományos eszközökénél erősebb multiplikátor-hatást generálnak azáltal, hogy a köz- és magánfinanszírozást elősegítik, illetve azt bevonják az uniós érdekű projektek finanszírozásába. Előmozdítják a beruházásokat, ezáltal erősítve az uniós költségvetés hatását.

A jelenlegi pénzügyi kerethez tartozó, az Európai Beruházási Bankkal együttműködésben létrehozott finanszírozási eszközökkel – ilyen például a hitelgarancia-eszköz a transzeurópai közlekedési hálózatokkal kapcsolatos projektekhez (a továbbiakban: LGTT) – kapcsolatos tapasztalatokra építve, a Bizottság javasolja, hogy intézkedéseinek egy jelentős részét az EÖE keretében, pénzügyi eszközök révén hajtja végre. Különösen az Európa 2020 projektkötvény kezdeményezést⁴ fogja eszközként használni a kulcsfontosságú, stratégiai európai érdekű infrastrukturális projektek beruházási forrásainak biztosításához.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI; HATÁSVIZSGÁLAT

2.1 Konzultáció és szakértői vélemény

A rendelet az érintett felekkel, az uniós intézményekkel és testületekkel, a tagállamokkal, a regionális vagy helyi hatóságokkal, a társadalmi és gazdasági partnerekkel, tudományos szakértőkkel és nemzetközi intézményekkel folytatott széles körű konzultáción alapul.

⁴ COM(2011) xxx az Európa 2020 projektkötvény kezdeményezés kísérleti szakaszának elindításáról.

Bemeneti adatként a 2007–2013 közötti időszak programjai féldős értékeléseinek az eredményeit, valamint tanulmányok és szakértői vélemények széles körét használták.

A három ágazat esetében az érintettek észrevételeiben többek között az alábbi kérdések merültek fel:

A konzultációk eredményeként széles körű konszenzus született arról, hogy az európai többletértéket jelentő infrastrukturális fejlesztés felgyorsításához az uniós támogatás növelésére van szükség.

Az érintett felek szükségesnek látták a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos szakpolitikai célkitűzéseket szolgáló uniós finanszírozás kihasználásának javítását például a különböző pénzügyi eszközök – nevezetesen a Kohéziós Alap és az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) –, a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos programok és az EBB által végrehajtott intézkedések összehangolásának javítása révén.

Az érintettek szerint a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök portfóliójának bővítésével a támogatásokat jobban hozzá lehet igazítani a projektek egyedi szükségleteihez, hatékonyabbá lehet tenni a projektek megszervezését és új befektetőket lehet bevonni. A tervezett projektkötvény kezdeményezés különösen kedvező az EÖE alá tartozó nagyobb beruházások esetében.

2.2 Hatásvizsgálat

A javasolt rendelettel kapcsolatban hatásvizsgálatot végeztek, amely során az EÖE, mint szakpolitikai kezdeményezés végrehajtásának lehetséges módozatait vizsgálták, például az EÖE működési szabályainak meghatározására vonatkozó lehetőségeket. A hatásvizsgálat alapját az EÖE átfogó célkitűzése képezte, az „Európa 2020 költségvetése” című többéves pénzügyi keretre vonatkozó közleménnyel⁵ összhangban, miszerint fel kell gyorsítani az infrastruktúrafejlesztést, hogy az Európa 2020 stratégia célkitűzéseit, valamint a „20-20-20” program energetikára és klímaváltozásra vonatkozó célértékeit az Unió meg tudja valósítani. A hatásvizsgálatot ezenkívül az érdekelt felekkel folytatott konzultációk eredményére, illetve a TEN hálózat fejlesztésére támogatást biztosító jelenlegi uniós programokról készült tanulmányok értékelésére alapozták.

A potenciális szakpolitikai lehetőségek hatásainak vizsgálata során a fő hangsúlyt a két legfontosabb egyedi célkitűzés leghatékonyabb, legeredményesebb és leginkább koherens módon történő megvalósításának vizsgálatára helyezték:

1) Az uniós támogatások ösztönző hatásának erősítése – a finanszírozás azon formáinak, módszereinek és szabályainak meghatározásával, amelyek a legnagyobb mértékű ösztönző hatást fejtik ki a magán- és közberuházások bevonására az európai és egységes piaci dimenzióval rendelkező projektek támogatására, különösen olyan elsődleges fontosságú hálózatok kiépítése területén, amelyeket 2020-ig meg kell valósítani, és amelyek esetében az európai többletérték a leginkább garantálható, beleértve adott esetben azokat, amelyek harmadik országokban valósulhatnak meg;

⁵ COM(2011)500

2) Az EU által társ-finanszírozott projektek időben történő megvalósításának elősegítése – olyan ellenőrzési és értékelési mechanizmusok meghatározása révén, amelyek jutalmazzák az elért teljesítményt és szankcionálják az uniós támogatások nem hatékony felhasználását.

A szakpolitikai lehetőségek vizsgálata során ugyanakkor két átfogó uniós szakpolitikai célt is figyelembe kell venni: egyrészt, az infrastruktúrákra vonatkozóan az EUMSZ 170. és 171. cikkében meghatározott ágazatspecifikus szakpolitikai célkitűzések megvalósítását, másrészt az uniós támogatásra vonatkozó szabályok egyszerűsítését az ágazatokon belüli vagy az ágazatok közötti szinergiák kiaknázása révén, amely tekintetében a Bizottság határozott kötelezettséget vállalt⁶. Mivel azonban az említett két szakpolitikai cél nem teljes mértékben összeegyeztethető, az EÖE működési szabályait meghatározó lehetőségek vizsgálatát az az elv vezérelte, hogy megfelelő egyensúlyt találjon az ágazati szakpolitikai célkitűzésekkel való összeegyeztethetőség és a szinergiák maximális kiaknázása között.

Eredetileg kilenc nagyobb politikai lehetőséget vizsgáltak, amely során a kiindulópontot a Bizottságnak az európai összekapcsolódási eszköz létrehozására vonatkozó javaslata mögött meghúzódó központi motiváció jelentette, vagyis, hogy egyszerűsíteni kell a meglévő uniós támogatási keretet az ágazati szinergiákra építve. A politikai alternatívákat különböző forgatókönyvek kombinációjával alakították ki, amelyek mindegyike a finanszírozási szabályok egyszerűsítésének három alapvető módjának felelt meg – az ágazati szabályok minimális, maximális és változó (vagy „à la carte”) összehangolása – a két legfőbb korábban meghatározott egyedi célkitűzés – a beruházásösztönzés és a programok végrehajtása – szerinti két szakpolitikai támogatási területen.

A lehetséges módszerek így két szélsőséges eset közötti skálán helyezkedtek el. Az egyik szélsőséges eset, a beruházásösztönzésnek és a programok végrehajtásának minimális összehangolása, olyan helyzetre vonatkozik, amelyben az EÖE alapján nyújtott uniós finanszírozási támogatásra ágazatonként teljesen eltérő, egyedi szabályokat és rendszereket hoznának létre. A másik szélsőséges esetet a beruházásösztönzésre és a programok végrehajtására vonatkozó szabályok maximális összehangolása jellemzi, amely helyzetben a három ágazatra nagyjából közös pénzügyi szabályok és programirányítási rendszerek vonatkoznának az EÖE alapján nyújtott támogatások felhasználása tekintetében. Az e két szélsőség között elhelyezkedő többi lehetőség olyan helyzetet teremt, amelyben a szabályok és rendszerek egy bizonyos része közös lenne minden ágazat esetében, egy másik része pedig eltérő és ágazatspecifikus jelegű lenne; vagyis egyes rendszer alakulna ki, amelyben a szakpolitikai harmonizáció egyik területén maximális vagy változó mértékben összehangolt szabályok, a másik területen változó vagy minimális mértékben összehangolt szabályok érvényesülnének.

Az említett politikai lehetőségek hatásainak vizsgálata, a fent említett célkitűzések megvalósítására is figyelemmel, arra a következtetésre vezetett, hogy a vizsgált lehetőségek közül kettő szolgálja legjobban azt, hogy az EÖE, saját működési szabályai révén, hozzájáruljon az uniós érdekelttségű infrastruktúra fejlesztésének felgyorsításához:

- A szabályok változó összehangolásán alapuló politikai lehetőség – vagyis, hogy a szabályok egyik része közös, míg a másik része ágazatspecifikus, a beruházásösztönzés és a programok

⁶ A Bizottság közleménye a költségvetés felülvizsgálatáról (COM(2010) 700), az intelligens szabályozásról (COM(2010) 543), és az Európa 2020 költségvetéséről (COM(2011) 500).

végrehajtása területén egyaránt – a legjobb választás a vonatkozó összes uniós szakpolitikai céllal való koherencia szempontjából;

- A másik politikai lehetőség, amelyben a beruházásösztönzésre vonatkozó szabályok szintjén változó harmonizáció, a programok végrehajtására vonatkozó szabályok szintjén pedig maximális harmonizáció valósul meg, költséghatékonyság szempontjából bizonyulhat megfelelőbbnek.

Mindazonáltal a második lehetőségnek hosszabb távon negatív hatásai lehetnek az ágazatspecifikus kihívásokra adandó válasza rendelkezésre álló kapacitás, különösen a támogatások programozása tekintetében, és hosszú távon felemésztetheti a kezdeti költségmegtakarításokat. Ezek alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy az EÖE célkitűzéseinek megvalósítását legjobban az biztosítaná, ha a programok végrehajtására vonatkozó EÖE szabályok meghatározásában is meghagynának bizonyos fokú ágazati rugalmasságot.

Az EÖE alapján nyújtott támogatás felhasználására vonatkozóan e rendeletben előírányzott rendelkezések a fent említett hatásvizsgálatban említett megfontolások és következtetések alapján kerültek kialakításra.

2.3 Az EÖE európai uniós többletértéke

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk, valamint a hatásvizsgálat keretében elvégzett elemzések azt mutatták, hogy az EÖE, közös támogatási keretként nyújtott hozzáadott értékét négy aspektusból lehet vizsgálni:

- (1) A közös keret eredményeként egyszerűsödne a TEN infrastruktúrák finanszírozásával kapcsolatos uniós jogi keretrendszer. Emellett koherens megközelítést biztosítana a három ágazat uniós projektfinanszírozásához.
- (2) Ugyanakkor, az EU egységes infrastrukturális alapja és pénzügyi kerete koherens és átlátható megközelítést biztosítana az uniós finanszírozáshoz, ami bizonyosságot jelentene, és ezáltal óriási lehetőséget kínálna a magánszektorbeli finanszírozás bevonására. Központosított és összehangolt formában pénzügyi eszközök állnának rendelkezésre, amelyek vonzanák és javítanák a magánberuházókkal és a partner pénzügyi intézményekkel fenntartott viszony eredményességét.
- (3) Emellett, a gazdasági infrastrukturális projektek, hálózatok és ágazatok közötti kölcsönös függőség fokozatos növekedése lehetővé tenné a méretgazdaságosság megvalósítását. Az EU egységesített infrastrukturális pénzügyi kerete lehetővé tenné a projektfejlesztés és -megvalósítás szintjén keletkező, ágazatokon átnyúló szinergiák kiaknázását, ezáltal költségmegtakarításokat és/vagy hatékonyabb felhasználást és jobb megtérülést eredményezve.
- (4) Utoljára, de nem utolsósorban, a közös keret lehetővé tenné a tanulságok és legjobb gyakorlatok ágazatok közötti megosztását, ezzel biztosítva az uniós finanszírozás eredményességének és hatékonyságának erősítését valamennyi ágazatban.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A transzeurópai hálózatokat az EUMSZ 170. cikke szabályozza, amely így fogalmaz: „Az Unió hozzájárul a transzeurópai hálózatok létrehozatalához és fejlesztéséhez a közlekedési, a távközlési és az energiaipari infrastruktúra területén”. A 71. cikk meghatározza az EU azon jogát, hogy fellépjen az infrastruktúra finanszírozásának területén: „támogathatja – különösen megvalósíthatósági tanulmányok, hitelgaranciák vagy kamattámogatások formájában – a tagállamok által támogatott (...) közös érdekű projekteket”. Az EUMSZ 172. cikke meghatározza, hogy „a 171. cikk (1) bekezdésében említett iránymutatásokat és egyéb intézkedéseket az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében, valamint a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően fogadja el”.

A költségvetési felülvizsgálatról szóló közleményében a Bizottság hangsúlyozta, hogy az uniós költségvetés alkalmazása fontos, mivel ezzel „pótolni lehet a nemzeti politika-meghatározás dinamikájából fakadó hiányosságokat: a legszembetűnőbb például az, hogy az EU felvállalja a határokon átnyúló kihívásokat olyan területeken, mint az infrastruktúra, a mobilitás, a területi kohézió... Az egész EU érdekei sérülnének, ha ezek a hiányosságok fennmaradnának.”⁷ A tagállamok általában elsődleges nemzeti érdeket szolgáló projekteket részesítenek leginkább előnyben az infrastrukturális tervezés és finanszírozás során, és előfordulhat, hogy ezek nem mindig egyeznek meg az egész Európai Unió szintjén az állampolgárok számára nagyobb többletértéket hordozó, határokon átnyúló projektekkel.⁸ Az EU és a tagállamok összkiadásának hatékonynak kell lennie, biztosítania kell a beruházás megfelelő léptékét, és elő kell mozdítania a szinergiákat.

Mind a jogi eszközt, mind az intézkedés típusát (azaz a finanszírozást) az EUMSZ határozza meg, amely az EÖE jogi alapját képezi, és kimondja, hogy a transzeurópai hálózatok feladatait, elsődleges célkitűzéseit és megszervezését rendeletekben kell szabályozni.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONATKOZÁSOK

A következő többéves pénzügyi keretre vonatkozó bizottsági javaslat 50 milliárd euróról szóló javaslatot tartalmaz⁹ a 2014–2020 közötti időszakra, amely összegből 10 milliárd euró a Kohéziós Alapban van elkülönítve a közlekedési infrastruktúrára.

EÖE	40 milliárd euró
• Energia	9,1 milliárd euró
• Közlekedés	21,7 milliárd euró

⁷ COM(2010) 700., 5. o.

⁸ Lásd „Az átdolgozott TEN-T iránymutatások hatásvizsgálatáról szóló jelentések”, SEC(2011)xxx, „az átdolgozott TEN-E iránymutatások hatásvizsgálatáról szóló jelentések”, SEC(2011)xxx és „Az e-TEN iránymutatások hatásvizsgálatáról szóló jelentések” SEC(2011)xxx.

⁹ Valamennyi adat 2011-es változatlan árakon van feltüntetve. A jelenlegi árakon kifejezett megfelelő összegeket a pénzügyi kimutatás tartalmazza.

• Távközlés/Digitális szolgáltatások	9,2 milliárd euró
A Kohéziós Alapból közlekedési infrastruktúrákra elkülönített összegek	10 milliárd euró
Összesen	50 milliárd euró

A jelenlegi pénzügyi kerettel kapcsolatos tapasztalat szerint számos olyan tagállam, amely támogatható a Kohéziós Alapból, nehézségekkel küzd az összetett, határokon átnyúló közlekedési infrastrukturális projektek kialakítása és megvalósítása során. Ezért a következő többéves pénzügyi keretre vonatkozóan a Bizottság azt javasolja, hogy miközben a Kohéziós Alap továbbra is támogatja az EU27 átlagának 90%-ánál kisebb egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelemmel (GNI) rendelkező tagállamokat a transzeurópai közlekedési hálózatokba történő beruházások végrehajtásában, a Kohéziós Alapban elkülönített összeg (10 milliárd euró) egy részéből az európai összekapcsolódási eszköz keretében a közlekedési törzshálózattal kapcsolatos közlekedési projekteket fognak finanszírozni a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokban.

5. A RENDELET TARTALMÁNAK ÖSSZEFOGLALÁSA

5.1 Egységes keret az EU infrastrukturális prioritásaiba történő beruházásokhoz

Az infrastruktúra TEN és EERP program keretében, valamint a kohéziós és strukturális alapok támogatásával történő finanszírozásának múltbéli tapasztalatai azt mutatják, hogy az Unió az infrastruktúrákhoz hozzáadott értéket tud teremteni. Az érdekelt felek között konszenzus van a tekintetben, hogy „szokásos ügymeneten” alapuló forgatókönyv szerint Európa valószínűleg nem lenne képes időben mobilizálni az infrastruktúra-hálózatának modernizálásához és a hiányzó rések betöméséhez szükséges beruházásokat.

A pénzügyi válság kitörésekor a tagállamok költségvetésük szükséges konszolidációjával küzdenek. A tőkekiadásokat gyakran jelentős mértékben csökkenteni kell, amely a infrastrukturális beruházási projekteket érintő ráfordítások felfüggesztésével vagy elhalasztásával jár együtt. Ugyanakkor a magánforrásból finanszírozott beruházások mértékének növelése bizonytalan. A pénzügyi nehézségeken kívül szabályozási akadályok is késleltetik vagy gátolják a szükséges infrastrukturális projektek végrehajtását. Ilyen háttér mellett az infrastruktúrák finanszírozásának jelenlegi uniós kerete nem tűnik megfelelőnek a hatékony válaszlépések biztosításához. A támogatás összege felaprózódik a sok program között, amely akadályozza a programok és ágazatok közötti szinergiák teljes kiaknázását.

Az infrastruktúrákra vonatkozó finanszírozási stratégiájának átgondolása során a Bizottság a következő célkitűzéseket fogalmazta meg:

- Az energetika, közlekedés és IKT ágazatok területén található legfontosabb kiemelt hálózati infrastruktúrák költséghatékony módon és időben történő megvalósításának biztosítása, az energiainfrastruktúra-csomag, a versenyképes

és fenntartható közlekedésről szóló fehér könyv¹⁰ és az Európa digitális menetrendje szerint meghatározottaknak megfelelően.

- Az energetikai, közlekedési és IKT programok közötti szinergiák maximalizálása, hogy a finanszírozás koherens szakpolitikai stratégia alapján, a projektek kiválasztása pedig egyértelmű összehangolt kritériumok szerint történjen.
- Az uniós támogatások ösztönző hatásának erősítése más magán- és közpénzből finanszírozott támogatások bevonása érdekében, hogy a mobilizált források összesített mértéke elegendő legyen a 2020-ig előrevetített beruházási szükségletek fedezésére;
- A projektek kiválasztásának, nyomon követésének és ellenőrzésnek optimalizálása annak biztosítására, hogy az uniós támogatások megfelelően célzottak és a lehető legnagyobb határfokúak legyenek, illetve hogy a leghatékonyabb módon használják fel őket.

A három különböző szakpolitikai kerettel rendelkező három különálló ágazat pénzügyi támogatásának közös jogalkotási alapja azzal indokolható, hogy ily módon lehetőség nyílik az ágazatok közötti azon szinergiák kiaknázására, amelyek az egyébként jelentősen eltérő szakpolitikai célkitűzések elérésének finanszírozása tekintetében jelentkező közös ügyekből erednek. A közös keret által biztosított többlettérték háromszoros lenne.

A közös keret eredményeként egyszerűsödne a TEN infrastruktúrák finanszírozásával kapcsolatos uniós jogi keretrendszer. Emellett koherens megközelítést biztosítana a három ágazat uniós projektfinanszírozásához. Mint már korábban kiemelésre került, az EU infrastrukturális pénzügyi kerete jelenleg meglehetősen összetett, ami főleg a meglévő uniós jogi szövegek számából és sokféleségéből adódik. A szabályok egyszerűsítése az egyik kulcsszó a Bizottság által az uniós költségvetési kiadásokkal kapcsolatosan javasolt új megközelítésben.

Ugyanakkor, az EU egységes infrastrukturális pénzügyi kerete és finanszírozása koherens és átlátható megközelítést biztosítana az uniós finanszírozáshoz, ami bizonyosságot jelentene, és ezáltal óriási lehetőséget kínálna a magánszektorbeli finanszírozás bevonására. Központosított és összehangolt formában pénzügyi eszközök állnának rendelkezésre, amelyek vonzanák és javítanák a magánberuházókkal és a partner pénzügyi intézményekkel fenntartott viszony eredményességét.

Emellett, a gazdasági infrastrukturális projektek, hálózatok és ágazatok közötti kölcsönös függőség fokozatos növekedése lehetővé tenné a méretgazdaságosság megvalósítását. Az EU egységesített infrastrukturális pénzügyi kerete lehetővé tenné a projektfejlesztés és -megvalósítás szintjén keletkező, ágazatokon átnyúló szinergiák kiaknázását, ezáltal költségmegtakarításokat és/vagy hatékonyabb felhasználást és jobb megtérülést eredményezve.

¹⁰ COM(2011) 144.

Utoljára, de nem utolsósorban, a közös keret lehetővé tenné a tanulságok és legjobb gyakorlatok ágazatok közötti megosztását, ezzel biztosítva az uniós finanszírozás eredményességének és hatékonyságának erősítését valamennyi ágazatban.

5.2 Az intézkedések egyszerűsítése, koherencia a meglévő szabályokkal

A szabályok egyszerűsítése az egyik kulcsszó a Bizottság által az uniós költségvetési kiadásokkal kapcsolatosan javasolt új megközelítésben. A közös EÖE keret eredményeként egyszerűsödne a TEN infrastruktúrák finanszírozásával kapcsolatos uniós jogi keretrendszer. Egyedi jogi szöveg szabályozza az európai uniós projektfinanszírozást a közlekedési, energetikai és digitális hálózatokban.

Jóllehet az ágazatok technológiai/pénzügyi/szabályozási szempontból különbözőek – elegendő számú közös jellemzőjük van ahhoz, hogy a meglévő különféle eszközök valós javítását lehessen javasolni. Ugyanakkor a javaslat egyedi szabályokat fogalmaz meg, amelyeket az EÖE átfogó célja érdekében fenn kell tartani: a közcélú uniós pénzek áramlásának az uniós érdeket szolgáló fontos infrastrukturális projektekbe történő irányításának javítása.

A jelenlegi szöveg bevezeti az egyszerűsítést, különösen az alábbi kérdések kezelését illetően:

- A mutatók hozzáigazítása az Európa 2020 stratégia célkitűzéseire;
- rugalmasság a költségvetési pénzek elosztása tekintetében;
- a három ágazat központosított irányítása, lehetőleg egy végrehajtó ügynökségen keresztül történő megvalósítás révén;
- közös finanszírozási eszközök;
- közös odaítélési kritériumok;
- a pénzügyi segítségnyújtás közös feltételei;
- egylépcsős láthatóság az ágazatok számára fontos közös éves munkaprogramok, illetve a tagállamok számára fontos közötti bizottság révén.

Emellett megvalósult a teljes koherencia a jelenlegi és a jövőbeli költségvetési rendelet között. Az előrelátható kivételek vagy engedélyezettek a vonatkozó jogi szövegekben, vagy azokra precedens létezik.

5.3 Nagyobb hangsúly a pénzügyi eszközökön

A finanszírozás hatásának optimalizálása érdekében az EÖE pénzügyi eszközökkel egészíti ki a közvetlen uniós támogatást. A pénzügyi eszközök magas multiplikátor hatása (amelynek mértéke elérheti akár az 1:15 és 1:20 közötti viszonyszámot) elősegíti, hogy az alapvető beruházások tökeigényének kielégítését. A közvetlen uniós támogatás sikeres felvételével együtt (ahogy azt az európai energiaipari gazdaságélénkítő program (EERP) és a TEN-T program terület szerzett tapasztalatok mutatják) a pénzügyi eszközök iránti bizalom növekedése jelentősen hozzájárul a projektgazdákat fenyegető kockázatok csökkentéséhez, és így biztosítja a közös érdekű projektek végrehajtását.

Ezen túlmenően a feladat egyrészt olyan környezet kialakítása, amely kedvező a magánberuházások számára, másrészt olyan eszközök kidolgozása, amelyek vonzó lehetőséget nyújtanak a specializált infrastrukturális beruházók számára. Az eredményesség érdekében ezeknek az eszközöknek a kockázatsökkentést kell megcélzniuk a lehetséges projektek körének bővítése révén. A legnagyobb fokú diverzifikálás úgy valósítható meg, hogy több ágazatot céloznak meg számos országban. Ez legsikeresebben európai szinten, pontosan meghatározott folyosók és célzott beruházási területek alapján teljesíthető. Ezért a legtöbb pénzügyi eszköznek közösnek kell lennie valamennyi ágazat számára. Nem kizárt azonban, hogy egyes pénzügyi eszközöket egy meghatározott ágazat egyedi igényeinek fedezésére alakítanak ki.

Az e rendelet előkészítése során elvégzett elemzés alapján, a bizottsági szolgálatok becslése szerint miközben a széles sávú hálózatok pénzügyi támogatása elsősorban pénzügyi eszközökre támaszkodna, a közlekedés és az energetika esetében a pénzügyi eszközökhöz szükséges uniós költségvetési források összege nem haladhatja meg a 2, illetve 1 milliárd eurót. E becslések nem tekintendők kötelező jellegű határértékeknek, mivel a pénzügyi eszközökre kiosztott uniós finanszírozás mértékét évente kiigazítják a projektek összekapcsolásának pénzügyi közvetítők (pl. az EBB projektkötvények esetében) által elvégzett értékelése alapján.

5.4 Az európai összekapcsolódási eszköz a következő többéves pénzügyi keret összefüggésében

Az európai összekapcsolódási eszköz fontos elemét képezi az EU növekedési menetrendjének, amelynek középpontjában az EU hosszú távú növekedési potenciáljának erősítése áll. Az EÖE-t összehangolják a többi uniós költségvetésből finanszírozott támogatási eszközzel, például a Horizont 2020 programmal, valamint a kohéziós és strukturális alapokkal.

A Horizont 2020 programmal való összehangolás tekintetében erősíteni kell a kiegészítő jelleget, miközben el kell kerülni az esetleges átfedéseket. Az EÖE és a Horizont 2020 közötti koordináció során fontos lesz biztosítani azt is, hogy az infrastruktúrák megvalósításához hozzájáruló kutatási és innovációs láncban ne okozzanak zavart. Ez különösen akkor válik kritikus kérdéssé, amikor a közlekedés, energetika és IKT területén jelentős technológiai fejlesztésekre lesz szükség ahhoz, hogy az EU teljesíteni tudja az Európa 2020 stratégia célkitűzéseit. A kutatással és innovációval kapcsolatos tevékenységek pénzügyi eszközökön keresztül történő támogatása a Horizont 2020 programhoz kapcsolódó pénzügyi eszközökön keresztül történik majd.

Ami a kohéziós és strukturális alapokkal való kapcsolatot illeti, a kohéziós politika közös stratégiai keretét, valamint a tagállamokkal kötött partnerségi szerződéseket összehangolják a közlekedési, energetikai és távközlési ágazat szakpolitikai keretével. A vonatkozó iránymutatások a kohéziós és strukturális alapokra támaszkodva valósítják meg a helyi és regionális infrastruktúrákat, és azok összeköttetéseit a kiemelt uniós infrastruktúrákkal, összekapcsolva az EU minden állampolgárát.

Ezenkívül, az európai összekapcsolódási eszköz olyan központilag irányított eszköz, amely részesül a Kohéziós Alapban a közlekedésre elkülönített összegekből (10 milliárd euró 2011-es árakon). A 10 milliárd euró elosztása során a legmagasabb fokú prioritást a Kohéziós Alapból nyújtott nemzeti összegeknek megfelelő projektek számára biztosítják. Továbbá, az

említett 10 milliárd eurót olyan tagállamok részére tartják fenn, amelyek jogosultak a Kohéziós Alapból nyújtott támogatásra, és a társfinanszírozási arányokat a Kohéziós Alapnál alkalmazottal azonos szinten állapítják meg.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az európai összekapcsolódási eszköz létrehozásáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 172. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára¹¹,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹³,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az európai összekapcsolódási eszköz létrehozásának maximalizálni kell a növekedési potenciált a közlekedési, energetikai és távközlési politikák közötti szinergiák megvalósítása, valamint ezek végrehajtása révén, ezzel javítva az uniós beavatkozás hatékonyságát.
- (2) Mivel a teljes körűen működő egységes piac egy Európát összekötő korszerű, magas szinten teljesítő infrastruktúrától függ, különösen a közlekedés, az energetika és a távközlés területén. Ezek a növekedésjavító összekapcsolódások jobb hozzáférést biztosítanak a belső piachoz, következésképp hozzájárulnak a piacgazdaság versenyképességének növeléséhez az Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek és céljainak megfelelően¹⁴.
- (3) Az európai összekapcsolódási eszköz létrehozásának célja, hogy felgyorsítsa a transzeurópai hálózatokba történő beruházásokat és a finanszírozásba a köz- és magánszférát egyaránt bevonja.

¹¹ HL C [...], [...], [...] o.

¹² HL C [...], [...], [...] o.

¹³ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „Európa digitális menetrendje”; 2010. augusztus 26., COM(2010) 245, végleges/2.

- (4) A hatékony közlekedési és energiainfrastruktúra-hálózatok kialakítása a Bizottság által az egységes piaci intézkedéscsomagról szóló közleményben¹⁵ meghatározott 12 alapintézkedés egyike.
- (5) A Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy az éghajlatváltozás kérdését érvényesíti az uniós kiadási programokban, és hogy az uniós költségvetés legalább 20 %-át az éghajlattal kapcsolatos célkitűzésekre fordítja. Fontos biztosítani azt, hogy az éghajlatváltozás mérséklése és az ahhoz való alkalmazkodás, valamint a kockázatmegelőzés és -kezelés kiemelt hangsúlyt kapjon a közös érdekű projektek előkészítése, megtervezése és megvalósítása során. Az e rendelettel szabályozott infrastrukturális beruházásoknak hozzá kell járulniuk az alacsony széndioxid-kibocsátású, az éghajlatváltozással - és katasztrófákkal - szemben ellenállóképes gazdaság és társadalom felé történő elmozdulás ösztönzéséhez.
- (6) Az Európai Parlament a „Befektetés a jövőbe: új többéves pénzügyi keret (MFF) a versenyképes, fenntartható és befogadó Európáért” című 2011. június 8-i ajánlásában kiemelte annak fontosságát, hogy az Unió digitális menetrendjének végrehajtása gyorsan megtörténjen, valamint hogy folytatódjanak azon cél 2020-ig való megvalósítására irányuló erőfeszítések, hogy a széles sávú internethez való hozzáférés valamennyi uniós állampolgár számára történő biztosítása, még a kevésbé fejlett régiókban is.¹⁶ A Parlament kihangsúlyozta továbbá, hogy a hatékony közlekedési infrastruktúrára fordított beruházások kulcsszerepet játszanak Európa versenyképességének megőrzésében, és kikövezik az utat a válságból való kilábaláshoz, a hosszú távú gazdasági növekedéshez, valamint, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) alapvető fontossággal bír a belső piac megfelelő működésének biztosításához és fontos európai többletérték megteremtéséhez. A Parlament kifejtette, hogy szilárd meggyőződése szerint a TEN-T program ennek megfelelően kiemelt szerepet kap a következő többéves pénzügyi keretben, és hogy a következő többéves pénzügyi keretben növelni kell a TEN-T finanszírozások mértékét. A Parlament ezenkívül rámutatott arra, hogy maximalisan ki kell használni az uniós finanszírozás hatását, a kohéziós és strukturális alapok, valamint a pénzügyi eszközök nyújtotta lehetőségeket a legfontosabb nemzeti és kiemelt határokon átnyúló európai energiainfrastruktúra-projektek támogatásában, kiemelve, hogy az e területet érintő pénzügyi eszközök számára az uniós költségvetésből jelentős összegeket kell elkülöníteni.
- (7) 2011. március 28-án a Bizottság elfogadta az „Egységes közlekedési térség menetrendje — a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer kiépítése felé” című fehér könyvet¹⁷. A fehér könyv célul tűzi ki, hogy 1990-hez képest 2050-re 60 %-kal csökkenteni kell az üvegházhatású gázok kibocsátását a közlekedési ágazatban. Az infrastruktúrát illetően a fehér könyv 2030-ra egy teljesen működőképes, uniós szintű multimodális TEN-T törzshálózat kiépítését irányozza elő. A fehér könyv célként fogalmazza meg ezenkívül a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálását, többek között energiahatékonyabb módszerek fokozottabb használatával. Ezek alapján a következő célértékeket határozza meg a TEN-T politika számára: 2030-ra a 300 km-nél hosszabb közúti áruszállítás 30 %-át, majd 2050-re 50 %-át más módokra kell áthelyezni; a meglévő nagy sebességű vasúthálózat hosszát 2030-ra a háromszorosára kell növelni, és 2050-re a közepes távolságok közötti

¹⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Egységes piaci intézkedéscsomag – Tizenkét mozgatórugó a növekedés serkentéséhez és a bizalom növeléséhez; Együtt egy újfajta növekedésért; 2011.4.13., COM(2011) 206 végleges.

¹⁶ Az Európai Parlament ajánlása 2010/2211(INI)

¹⁷ Az egységes közlekedési térség menetrendje (COM(2011) 144).

személyforgalom többsége vasúton kell lebonyolítani; 2050-re a törzshálózatba tartozó valamennyi repülőtér össze kell kapcsolni a vasúthálózattal; valamennyi tengeri kikötőt a vasúti szállítókálózattal és, adott esetben a belvízi hajóutakkal.

- (8) A közlekedés fenntartható jövőjéről szóló, 2010. július 6-i állásfoglalásában¹⁸ az Európai Parlament hangsúlyozta, hogy a hatékony közlekedéspolitikához a felmerülő kihívásokkal arányban álló pénzügyi keretre van szükség, és ehhez a közlekedésre és a mobilitásra irányuló jelenlegi forrásokat növelni kell; emellett szükségesnek tartotta egy eszköz létrehozását a közlekedésfinanszírozás különböző forrásainak és a kohéziós szakpolitika pénzeszközeinek, a köz- és magánszféra közötti partnerségek (PPP-k) forrásainak vagy egyéb pénzeszközök, például garanciák felhasználásának összehangolására.
- (9) A TEN-T-vel kapcsolatos politika felülvizsgálatára vonatkozóan a közlekedési, távközlési és energiaügyi (KTE) tanács által 2009. június 11-én megfogalmazott következtetések¹⁹ újra megerősítették, hogy további beruházásokat kell végrehajtani a közlekedési infrastruktúrába annak érdekében, hogy – az európai hozzáadott értékre összpontosítva – biztosítani lehessen a TEN-T megfelelő fejlesztését valamennyi közlekedési mód tekintetében, mivel ez képezi az Unió belső piacának és versenyképességének, gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának, valamint a szomszédos országokhoz fűződő kapcsolatának alapját. A Tanács hangsúlyozta, hogy a Közösségnek rendelkezésre kell bocsátania a TEN-T projektekkel kapcsolatos beruházások ösztönzéséhez szükséges pénzügyi forrásokat, és különösen kiemelte azt, hogy a TEN-T költségvetéséből megfelelő pénzügyi támogatásban kell részesíteni azokat a kiemelt projekteket, amelyek a vonatkozó, határokon átnyúló szakaszokat érintik, és amelyek megvalósítása túlnyúlik a 2013-as éven, a pénzügyi programozási keret intézményi korlátain belül. A Tanács véleménye szerint tovább kell fejleszteni a köz- és magánszféra közötti partnerséggel kapcsolatos megközelítéseket, és adott esetben azokat támogatni kell ebben a vonatkozásban.
- (10) A fehér könyvben rögzített célkitűzések alapján, a(z) XXX/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben²⁰ meghatározott TEN-T iránymutatás meghatározza a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúráját és az általa teljesítendő követelményeket, valamint meghatározza az ezek bevezetéséhez szükséges intézkedéseket. Az iránymutatások különösen a törzshálózat 2030-ig történő megvalósítását irányozzák elő.
- (11) A tagállamok közlekedési infrastrukturális terveinek elemzése alapján a Bizottság úgy becsüli, hogy a közlekedési beruházási szükségletek 500 milliárd eurót tesznek ki a TEN-T hálózat teljes egészében a 2014–2020 közötti időszakban, amely összegből a becslések szerint 250 milliárd eurót kell a TEN-T törzshálózatára fordítani. Az uniós szinten rendelkezésre álló forrásokat figyelembe véve, a legmagasabb európai többletértéket nyújtó projektekre kell koncentrálni ahhoz, hogy el lehessen érni a kívánt hatást. A támogatást ezért a törzshálózatra (különösen a törzshálózati folyosókra) és a forgalomirányítási rendszerek (különösen a SESAR eredményeként létrejövő, mintegy 3 milliárd euró összegű uniós költségvetési forrást igénylő légi irányítási rendszerek) területén megvalósítandó közös érdekű projektekre kell összpontosítani.

¹⁸ Az Európai Parlament állásfoglalása (2009/2096/INI).

¹⁹ 10850/09 sz. tanácsi dokumentum

²⁰ HL L , , . o.

- (12) A TEN-T-vel kapcsolatos szakpolitika 2009 februárjában elkezdett felülvizsgálata keretében szakértői csoportot hoztak létre kifejezetten a Bizottság támogatására és a TEN-T finanszírozásával kapcsolatos stratégia és kilátások kérdésének vizsgálatára. Az 5. sz. szakértői csoport munkája a különböző területek külső szakértőitől származó tapasztalatokon alapult. E szakértők közé tartoztak: infrastruktúra-irányítók, infrastruktúra-tervezők, országos, regionális és helyi képviselők, környezetvédelmi szakértők, az egyetemi és a magánszféra képviselői. Az 5. sz. szakértői csoport 2010 júliusában elfogadott zárójelentése²¹ 40 ajánlást tartalmaz, amelyek közül néhányat figyelembe vettek ebben a javaslatban.
- (13) A jelenlegi pénzügyi kerettel kapcsolatos tapasztalat szerint számos olyan tagállam, amely támogatható a Kohéziós Alapból, súlyos akadályokkal küzd az összetett, magas uniós többletértéket nyújtó, határokon átnyúló közlekedési infrastrukturális projektek kialakítása és megvalósítása során. Ezért, a magas uniós többletértékkel rendelkező közlekedést érintő projektek, és különösen a határokon átnyúló projektek megvalósításának javítása érdekében, a Kohéziós Alapból nyújtott összeg (10 milliárd euró²²) egy részét át kell csoportosítani olyan közlekedéssel kapcsolatos projektek finanszírozására, amelyek az európai összekapcsolódási eszköz alapján a Kohéziós Alapból nyújtott támogatásra jogosult tagállamokban található törzshálózatokat érintik. A Bizottságnak támogatnia kell a Kohéziós Alapból nyújtott támogatásra jogosult tagállamokat a projektek megfelelő összekapcsolásának kialakításában, hogy a Kohéziós Alapból származó nemzeti összegek a lehető legmagasabb fokú prioritásban részesüljenek.
- (14) A 2010 novemberében elfogadott „Energiainfrastruktúra-prioritások 2020-ig és azt követően – Az integrált európai energiahálózat programtervéről” című közleményben²³ a Bizottság meghatározta azokat a kiemelt folyosókat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az Unió 2020-ig megvalósítsa az energetikai és az éghajlattal kapcsolatos, a belső energiapiac megteremtését szolgáló nagyvágú céljait az ellátásbiztonság biztosítása és a megújuló energiaforrások integrálásának elősegítése mellett, továbbá ahhoz, hogy előkészítse a hálózatokat az energiarendszer további szén-dioxid-mentesítésére 2020 után.
- (15) Az Unió versenyképességgel, fenntarthatósággal és ellátásbiztonsággal kapcsolatos energia- és éghajlat-politikai célkitűzéseinek költséghatékony megvalósítása érdekében nagy összegű beruházásokra van szükség az európai energetikai infrastruktúra korszerűsítéséhez és bővítéséhez, valamint a határokon átnyúló hálózatok összekapcsolásához. Az energetikai infrastruktúrával kapcsolatos beruházások 2020-ig szükséges becsült összege 1 billió eurót tesz ki, amelyből kb. 200 milliárd eurót kell költeni az európai fontosságúnak tartott áram- és gázszállítási és -tárolási infrastruktúrára. Az európai fontosságú projektek közül mintegy 100 milliárd euró értékű beruházást fenyeget az a veszély, hogy nem valósul meg engedélyezéssel, szabályozással és közvetlen finanszírozással kapcsolatos akadályok miatt.
- (16) A jövőbeli energetikai infrastruktúra kiépítésének sürgőssége és a beruházási volumennek a korábbi trendekhez viszonyított jelentős növelése miatt változtatni kell az energetikai infrastruktúra uniós szintű támogatásának módján. A közlekedési, távközlési és energiaügyi

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

²³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Energiainfrastruktúra-prioritások 2020-ig és azt követően – Az integrált európai energiahálózat programterve; 2010.11.17., COM(2010) 677, végleges.

(KTE) tanács a 2011. február 28-i következtetéseiben²⁴ kiállt amellett, hogy az energiaszállítási folyosókat európai prioritásként kell kezelni.

- (17) A Európai Tanács 2011. február 4-i ülésén²⁵ felkérte a Bizottságot az engedélyezési eljárások korszerűsítésére és javítására, valamint a beruházások számára vonzó szabályozási keret megteremtésének előmozdítására. Az Európai Tanács kiemelte, hogy a beruházás nagy részét a piacnak kell megvalósítania a költségek vámtarifákból történő visszatérítése mellett. Az Európai Tanács elismerte, hogy állami forrásokból kell finanszírozni az ellátásbiztonság vagy szolidaritás szempontjából szükséges projekteket, amelyekhez nem lehet piaci forrásokat szerezni.
- (18) A(z) XXX/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet [a transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás]²⁶ olyan, a transzeurópai energia-infrastruktúrával kapcsolatos prioritásokat határoz meg, amelyeket 2020-ig meg kell valósítani az uniós energia- és éghajlat-politikai célkitűzések elérése érdekében, szabályokat fogalmaz meg az e prioritások megvalósításához szükséges, közös érdekű projektek meghatározásához, intézkedéseket vezet be az engedélyezés, az állami részvétel és a szabályozás területén e projektek végrehajtásának felgyorsítása és/vagy megkönnyítése érdekében, beleértve az ilyen projektek uniós pénzügyi támogatásra való általános jogosultságának kritériumait.
- (19) A távközlés egyre inkább internetalapú infrastruktúrává válik, amelyben a széles sávú hálózatok és digitális szolgáltatások szorosan összekapcsolódnak. Az internet egyre inkább a kommunikáció, a szolgáltatásnyújtás és az üzleti tevékenység meghatározó felületévé válik. A gyors internet-hozzáférés és a digitális szolgáltatások transzeurópai elérhetősége ezért alapvető fontosságú a gazdasági növekedés és az egységes piac szempontjából.
- (20) A korszerű, üvegszálas internetes hálózatok a jövő infrastruktúrái, amelyek alapvető fontosságúak az európai vállalkozások csatlakozása szempontjából; különösen azon KKV-k esetében, amelyek a költséghatékonyság javítása érdekében dematerializált informatikai megoldásokat kívánnak használni.
- (21) Az Európa 2020 stratégia²⁷ az európai digitális menetrend²⁸ megvalósítására szólít fel, amely stabil jogi keretet szab a nyitott, versenyképes nagy sebességű internet-infrastruktúrába és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokba történő beruházások ösztönzése céljából. A 2010. júniusi Európai Tanács támogatta az európai digitális menetrendet, és felszólította valamennyi intézményt, hogy kezdje el annak teljes körű végrehajtását.²⁹
- (22) 2010 május 30-án a Tanács arra a következtetésre jutott, hogy Európának biztosítani kell a szükséges erőforrásokat a gyors és szupergyors internetre és az átjárható alkalmazásokra épülő egységes digitális piac fejlesztéséhez, továbbá elismerte, hogy a következő generációs széles

²⁴ 6950/11 sz. tanácsi dokumentum

²⁵ EUCO 2/1/11

²⁶ HL L , , . o.

²⁷ COM (2010) 2020, végleges, 2010.3.3.

²⁸ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európa digitális menetrendje; 2010. augusztus 26., COM(2010) 245, végleges/2.

²⁹ Az Európai Tanács következtetései az új európai növekedési és foglalkoztatási stratégiáról – az Európa 2020 stratégia véglegesítése és végrehajtása, 2010. június 17.

sávú hálózatokba történő hatékony és versenyképes beruházás fontos lesz az innováció, a fogyasztói döntéshozatal és az Unió versenyképessége szempontjából, és jobb egészségügy, biztonságosabb közlekedés, új médialehetőségek, valamint az áruk és szolgáltatások könnyebb – különösen határokon átnyúló – elérhetősége révén az életminőség is javítható.³⁰

- (23) A szupergyors széles sávú hálózatokba való beruházás magáncélú ösztönzői látszólag alacsonyabbak a társadalom egésze számára keletkező haszonnál. A digitális menetrend célkitűzése – valamennyi európai állampolgár és vállalkozás számára biztosítani kell a gyors internet-hozzáférést – megvalósításához szükséges beruházás összege a becslések szerint eléri a 270 milliárd eurót. Uniós támogatás nélkül azonban a magánszektor által eszközölt beruházás összege várhatóan legfeljebb 50 milliárd euró lesz a 2020-ig tartó időszakban. A beruházás hiányzó része szűk keresztmetszetet teremt az infrastruktúra-szolgáltatásban, miközben az egységes digitális piac alapja, hogy a jövő infrastruktúráján keresztül minden állampolgárt be kell kapcsolni a rendszerbe.
- (24) A közjót szolgáló cselekvések digitális megvalósításához erős és koherens európai hálózatot kell kiépíteni, amelyben mind az állami szféra, mind a civil társadalom szereplői részt vesznek nemzeti és regionális szinten egyaránt, és ebből a célból alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy a rendszerek és szoftverek tervezési költségeinek finanszírozása, valamint ellenállóképes csomópontok ilyen hálózatok számára történő fenntartása strukturált uniós támogatással történik, amely csak az országon belüli költségekkel terheli a nemzeti kezelő költségvetését.
- (25) Több, különböző finanszírozási arányokat igénylő végrehajtási módszerre van szükség az uniós pénzügyi támogatás hatékonyságának és hatásának növeléséhez, a magánberuházások ösztönzéséhez, valamint az egyedi projektek specifikus követelményeinek teljesítéséhez.
- (26) A távközlés területén a transzeurópai átjárhatóságot biztosító egyes alapszolgáltatási platformoknak nagyobb uniós támogatásra lesz szükségük, különösen a kezdeti szakaszban, a társfinanszírozás elvének sérelme nélkül.
- (27) A nagyszabású infrastrukturális projektek megvalósítása során, és különösen az alapszolgáltatások szintjén, a határokon átnyúló átjárhatóság biztosításához szükség lehet arra, hogy a Bizottság, a tagállamok és/vagy a kedvezményezettek az eszközöket egyidejűleg szerezzék be és telepítsék. Ebben az esetben elképzelhető, hogy az uniós pénzügyi támogatást a tagállami infrastruktúra szolgáltató által saját kezdeményezésére vagy a Bizottsággal együttműködve végzett beszerzésekre kell elkülöníteni. A rendelkezések lehetőséget biztosítanak több forrás felhasználására is, amelyre többek között akkor lehet szükség, ha többnyelvű szolgáltatásokról kell gondoskodni, biztosítani kell az ellátás biztonságát és/vagy hálózati redundanciát kell biztosítani az akár egyetlen pont meghibásodása esetén esetlegesen fellépő infrastrukturális hálózati összeomlás kijavításához.
- (28) A közérdeket szolgáló általános szolgáltatásokat (mint például az alapszolgáltatások) gyakran érzékenyen érintik a piac hiányosságaiból eredő hatások. Ezért a támogatandó területek között szerepel a közszolgáltatás-nyújtás is (e-egészségügy, e-adatvédelem, e-közbeszerzés széles körű alkalmazása és átjárhatósága), amely a meghatározás szerint kezdetben nem minősül

³⁰ A Tanács következtetései az európai digitális menetrendről – a Tanács (Közlekedés, Távközlés és Energia)/közlekedési, távközlési és energiaügyi tanács 3017. ülése, Brüsszel, 2010. május 31.

kereskedelmi tevékenységnek. Ráadásul, ha csak az alapszolgáltatások részesülnek támogatásban, nagy kihívást jelentene azon megfelelő tagállami és regionális szintű ösztönzők megtalálása, amelyek ténylegesen biztosítanák a közszolgáltatás-nyújtás megvalósítását: elsősorban az a baj, hogy nemzeti szinten hiányzik az az ösztönző, amely a nemzeti rendszereket összekötné az alaprendszerekkel (és így megteremtődne az átjárhatóság és határokon átnyúló szolgáltatások feltételei), valamint az, hogy a magánbefektetők egyedül nem biztosítanák az átjárhatóság keretén belüli szolgáltatásnyújtást.

- (29) A(z) XXX/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben³¹ [INFSO iránymutatás] meghatározott digitális iránymutatások meghatározzák a finanszírozás folyamatát és kritériumait, illetve a különböző beruházási kategóriákat.
- (30) A Horizont 2020 program – a jövőbeni kutatási és innovációs keretprogram – középpontjában többek között a társadalmi kihívások megoldása (pl. intelligens, zöld és integrált közlekedés, biztonságos, tiszta és hatékony energia, illetve információs és kommunikációs technológiával megerősített egészségügy és kormányzat, valamint fenntartható fejlődés) áll, hogy a kutatástól a piacig terjedő teljes skálát lefedő tevékenységek támogatásával az Európa 2020 stratégia által meghatározott kihívásokra közvetlen választ lehessen adni. A Horizont 2020 program az innovációs lánc minden szintjét támogatja, különösen a piachoz közelebb álló tevékenységeket, mint például az innovatív pénzügyi eszközöket. Az uniós finanszírozás nagyobb hatásának elérése érdekében, valamint a koherencia biztosítása érdekében az európai összekapcsolódási eszköz szoros szinergiákat épít majd ki a Horizont 2020 programmal.
- (31) Az Európai Unió és a tagállamok többsége aláírta a fogyatékossgal élő személyek jogairól elfogadott ENSZ-egyezményt, míg a többi államban folyamatban van az egyezmény ratifikálása. A vonatkozó projektek végrehajtása során fontos, hogy a projektek részletes leírásában az egyezmény 9. cikkében foglaltaknak megfelelően figyelembe vegyék fogyatékossgal élő személyek akadálymentes hozzáférését.
- (32) Az e rendelet értelmében végrehajtandó pénzügyi eszközöknek tükrözniük kell a(z) XXX/2012/EU rendelet [új költségvetési rendelet] VIII. címében rögzített szabályokat, valamint a pénzügyi eszközökre vonatkozó legjobb gyakorlati szabályokat.³²
- (33) A költségvetési intézkedések sok tagállamban arra készítetik vagy készítették a hatóságokat, hogy értékeljék újra infrastrukturális beruházási programjaikat. Ilyen körülmények között, a vélemények szerint a PPP-k hatékony eszközt jelentenek az olyan szakpolitikai célkitűzések, mint például az éghajlatváltozás elleni küzdelem, az alternatív energiaforrások és az energia-, illetve erőforrás-hatékonyság előmozdítása, a fenntartható közlekedés támogatása és a széles sávú hálózatok üzembe helyezése teljesítését biztosító infrastrukturális projektek megvalósításához. A PPP-ről szóló 2009. november 19-i közleményében³³ a Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy a meglévő pénzügyi eszközök körének kiterjesztésével javítják a források hozzáférhetőségét a PPP-k számára.

³¹ HL L , , . o.

³² COM(2011) xxx, Keret a pénzügyi eszközök következő generációjához

³³ A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai gazdasági és Szociális bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A magán- és állami beruházások mobilizálása a gazdasági fellendülés és a hosszú távú szerkezeti változások érdekében: köz- és magányszféra közötti partnerségek kialakítása; COM(2009) 615, végleges.

- (34) Noha az Európa 2020 stratégia szerinti beruházás legnagyobb része piaci és szabályozási intézkedésekkel megvalósítható, a finanszírozási kihívás kezeléséhez állami beavatkozásra, valamint támogatás és innovatív pénzügyi eszközök formájában uniós finanszírozásra van szükség. A pénzügyi eszközöket az egyedi piaci szükségletek kezelésére az EÖE célkitűzéseivel összhangban kell használni, és azok nem szoríthatják ki a magánszférából származó finanszírozást. A pénzügyi eszközök alkalmazásáról szóló döntés meghozatala előtt a Bizottságnak előzetes felmérést kell végeznie az adott eszközökről.
- (35) Az uniós költségvetés felülvizsgálata³⁴ hangsúlyozta, hogy a hosszú távú kereskedelmi potenciállal rendelkező projekteknek uniós forrásokat kell igénybe vennie a pénzügyi és bankszektorral, különösen az Európai Beruházási Bankkal (EBB) és a tagállamok pénzügyi közintézményeivel, de más nemzetközi pénzügyi intézményekkel és a pénzügyi magánszektorral kötött partnerségben.
- (36) Az Európa 2020 stratégiában a Bizottság vállalta, hogy egy, az uniós és a nemzeti köz- és magánfinanszírozást az infrastruktúrák számára összefogó, következetes finanszírozási stratégia részeként mobilizálja az uniós pénzügyi eszközöket. Ez azzal indokolható, hogy sok esetben az optimálisnál rosszabb beruházási helyzetek és a piaci tökéletlenségek hatékonyabban kezelhetők pénzügyi eszközökkel, mint támogatásokkal.
- (37) Az európai összekapcsolódási eszköz pénzügyi eszközöket javasol, hogy előmozdítsa a magánberuházók és a pénzügyi intézmények számottevő részvételét az infrastrukturális beruházásokban. Ahhoz, hogy elég vonzóak legyenek a magánszféra számára, a pénzügyi eszközök megtervezése és végrehajtása során kellő figyelmet kell fordítani az adminisztratív terhek egyszerűsítésére és csökkentésére, miközben olyan szintű rugalmasságot kell szem előtt tartani, amivel rugalmasan ki lehet elégíteni a meghatározott finanszírozási szükségleteket. Ezeknek az eszközöknek a kialakítása során fel kell használni a 2007–2013 időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret pénzügyi eszközeit, mint például a TEN-T-projektek számára biztosított hitelgarancia-eszköz (LGTT), a kockázatmegosztási pénzügyi mechanizmus (RSFF) és az energetikára, éghajlatváltozásra és infrastruktúrára vonatkozó európai alap (a Marguerite Alap) végrehajtása során szerzett tapasztalatokat.
- (38) A pénzügyi eszközök többségének közösnek kel lennie valamennyi ágazat számára, azonban néhány kifejezetten az egyes ágazatokra fog vonatkozni. A bizottsági szolgálatok becslése szerint miközben a széles sávú hálózatok pénzügyi támogatása elsősorban pénzügyi eszközökre támaszkodna, a közlekedés és az energetika esetében a pénzügyi eszközökhöz szükséges uniós költségvetési források összege nem haladhatja meg a 2, illetve 1 milliárd eurót.
- (39) A pénzügyi eszközök kedvezményezettjeinek ágazati diverzifikációját, valamint a tagállamok közötti fokozatos földrajzi diverzifikáció ösztönzését biztosítandó, a Bizottságnak, az Európai Beruházási Bankkal együttműködve, közös kezdeményezések, mint például az Európai PPP Szakértői Központ (EPEC) és a Jaspers révén, támogatnia kell a tagállamokat a projekt-finanszírozás tekintetében figyelembe vehető projektek megfelelő értékelésének kidolgozásában.

³⁴

A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, a Régiók Bizottságának és a nemzeti parlamenteknek: Az uniós költségvetés felülvizsgálata; 2010. október 19., COM(2010) 700, végleges.

- (40) Ami a pénzügyi eszközök feltételeit illeti, szükség lehet arra, hogy a munkaprogramokban további követelményeket szabjanak meg például a versenyképes piacok biztosítása érdekében, az uniós politikák alakulása, a technológiai fejlődés és az esetlegesen lényegessé váló egyéb tényezők fényében.
- (41) Az európai összekapcsolódási eszközből származó támogatás többéves programozásának az a célja, hogy támogassa az Unió prioritásait a szükséges pénzügyi források rendelkezésre állásának, az Unió és a tagállamok együttes fellépései közötti összhangnak és folytonosságnak a biztosításával. A közlekedési ágazatban az első többéves munkaprogram végrehajtását követően benyújtott pályázatok esetében a költségek elszámolhatósága 2014. január 1-jén kell, hogy kezdődjön annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 2007. június 20-i 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁵ által már szabályozott projektek folytatását.
- (42) Mivel bizonyos infrastrukturális projektek megvalósítása nagy összegű költségvetést igényel, lehetőséget kell teremteni az egyes fellépések pénzügyi támogatásához kapcsolódó költségvetési kötelezettségvállalások éves részletekre történő felosztására.
- (43) A Bizottságnak féléves és utólagos értékeléseket kell végeznie a finanszírozás eredményességének és hatékonyságának, illetve az eszköz általános céljaira és az Európa 2020 stratégia prioritásaira gyakorolt hatásainak felmérése érdekében.
- (44) A külön rendeletekben javasolt ágazatspecifikus iránymutatások alapján egy listát állítottak össze azokról a kiemelt területekről, amelyekre e rendelet vonatkozik, és amely listát a melléklet tartalmazza. A szakpolitikai prioritások és technológiai lehetőségek lehetséges változásainak figyelembe vétele érdekében a jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazást az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően a Bizottságra kell átruházni a melléklet módosítása tekintetében. Különösen fontos a Bizottság számára, hogy megfelelő egyeztetéseket folytasson az előkészítő munka során, beleértve a szakértői szinteket is. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítani kell a releváns dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, kellő időben történő és megfelelő átadását.
- (45) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a többéves és éves munkaprogramok tekintetében. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni³⁶.
- (46) A közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló, 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet³⁷ és a 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ennek megfelelően hatályát veszti.

³⁵ HL L 162., 2007.6.22., 1. o.

³⁶ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

³⁷ HL L 228., 1995.9.23., 1. o.

- (47) Az Unió pénzügyi érdekeit a teljes kiadási ciklusban arányos intézkedésekkel kell védeni, beleértve a szabálytalanságok megelőzését, feltárását és kivizsgálását, az elveszített, jogtalanul kifizetett vagy szabálytalanul felhasznált pénzeszegek visszafizettetését, valamint adott esetben bírságok alkalmazását.
- (48) Az európai uniós érdeket szolgáló infrastrukturális projektek némelyikének esetleg szomszédos, csatlakozás előtt álló, illetve más harmadik országokkal kell összekapcsolódnia és azokon áthaladnia. Az európai összekapcsolódási eszköznek az említett infrastruktúrák összekapcsolására és finanszírozására egyszerűbb megoldást kell kínálnia az uniós költségvetés belső és külső eszközei közötti koherencia biztosítása érdekében.
- (49) Mivel a szükséges intézkedések célkitűzéseit, és különösen a transzeurópai hálózatok koordinált fejlesztését és finanszírozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért – tekintettel az említett célkitűzések koordinációjának szükségességére - azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az ugyancsak az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. CÍM

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

I. FEJEZET

AZ EURÓPAI ÖSSZEKAPCSOLÓDÁSI ESZKÖZ

.1 cikk

Tárgy

E rendelet létrehozza az európai összekapcsolódási eszközt, és meghatározza a transzeurópai hálózatok uniós pénzügyi támogatásának feltételeit, módszereit és eljárásait a közlekedési, energetikai és távközlési infrastruktúrák területén megvalósítandó projektek támogatása érdekében.

.2 cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az alábbi meghatározások alkalmazandók:

- (1) „közös érdekű projekt”: a(z) XXXX/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben [kitöltendő a rendelet elfogadása után, az elfogadás időpontja és a teljes cím feltüntetésével] [TEN-T iránymutatás]³⁸, a(z) XXXX/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben [kitöltendő a rendelet elfogadása után, az elfogadás időpontja és a teljes cím feltüntetésével] [transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás]³⁹, vagy a(z) XXXX/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben [INFSO iránymutatás]⁴⁰ [kitöltendő a rendelet elfogadása után, az elfogadás időpontja és a teljes cím feltüntetésével] meghatározott projekt;
- (2) „határokon átnyúló szakasz”: azok a szakaszok, amelyek biztosítják egy közös érdekű projekt folytonosságát legalább két tagállam vagy egy tagállam és egy szomszédos ország között.
- (3) „kivitelezés”: az adott esettől függően, az összetevők, rendszerek és szolgáltatások – beleértve a szoftvereket is – beszerzése, leszállítása és telepítése, valamint a projekthez kapcsolódó fejlesztési, építési és telepítési tevékenységek megvalósítása, valamint a létesítmények átadása és a projekt elindítása;
- (4) „tervezés”: a projekt végrehajtásának előkészítéséhez szükséges tevékenységek, például előkészületi, megvalósíthatósági, értékelő, tesztelő és hitelesítő tanulmányok – beleértve a szoftvereken végzett tevékenységeket is –, valamint minden más ezt elősegítő műszaki intézkedés, beleértve a kivitelezést megelőző, a projekt meghatározásához és végrehajtásához, valamint a finanszírozására vonatkozó döntésekhez szükséges olyan intézkedéseket, mint

³⁸ HL L , , . o.

³⁹ HL L , , . o.

⁴⁰ HL L , , . o.

például a helyszíni feltárásokra és a finanszírozási konstrukció előkészítésére vonatkozó lépések;

- (5) „programtámogató fellépések”: az európai összekapcsolódási eszköz végrehajtásához szükséges kísérő intézkedések és egyedi ágazatspecifikus iránymutatások, mint például szolgáltatások (főleg technikai segítségnyújtás), valamint előkészítési, megvalósíthatósági, koordinációs, nyomon követési, ellenőrzési, auditálási és értékelési tevékenységek, amelyek közvetlenül ezen eszköz irányításához és célkitűzései megvalósításához szükségesek, így különösen tanulmányok, értekezletek, tájékoztatás, infrastruktúra feltérképezése, ikerintézményi együttműködés, információk terjesztése, figyelemfelkeltő és kommunikációs intézkedések, az információcserére összpontosító információtechnológiai hálózatokhoz kapcsolódó kiadások, valamint minden egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtással összefüggő kiadások, amelyek szükségesek lehetnek ezen eszköz irányításához, vagy az egyedi ágazatspecifikus iránymutatások végrehajtásához;
- (6) „fellépés”: minden olyan – pénzügyileg, technikailag vagy az idő tekintetében független – tevékenység, amely szükséges egy közös érdekű projekt megvalósításához;
- (7) „elszámolható költségek”: a(z) XXXX/2012/EU bizottsági rendelet [új költségvetési rendelet] értelmében vett elszámolható költségek;
- (8) „kedvezményezett”: tagállam, nemzetközi szervezet, állami vagy magánvállalkozás vagy testület, amelyet kiválasztottak pénzügyi támogatásra e rendelet értelmében és az egyes munkaprogramokban leírt szabályoknak megfelelően.
- (9) „végrehajtó szerv”: állami vagy magánvállalkozás, illetve a kedvezményezett által kijelölt szerv, amennyiben az utóbbi tagállam vagy nemzetközi szervezet, a fellépések végrehajtására. A megfelelő szerv kijelöléséről a kedvezményezett saját felelősségére és, amennyiben ahhoz közbeszerzési szerződés megkötése szükséges, a hatályos közbeszerzési szabályoknak megfelelően dönt.
- (10) „törzshálózat”: a(z) XXXX/2012/EU rendelet (TENT-T iránymutatás) III. fejezetével összhangban meghatározott közlekedési infrastruktúra;
- (11) „törzshálózati folyosók”: a törzshálózat összehangolt megteremtését elősegítő eszköz a(z) XXXX/2012/EU rendelet (TENT-T iránymutatás) IV. fejezetében foglaltak és az e rendelet I. mellékletében felsoroltak szerint;
- (12) „szűk keresztmetszet”: fizikai akadály, amely a rendszer meghibásodásához vezet, így nagy távolságon befolyásolja a közlekedési forgalom folytonosságát. Az ilyen akadály kiküszöbölhető a problémák – például emelkedők, kanyarívek, nyomtávok – kezelésére alkalmas új infrastruktúrával, például hidakkal vagy alagutakkal. A meglévő infrastruktúra korszerűsítésének szükségessége nem minősül szűk keresztmetszetnek;
- (13) „prioritás”: a(z) XXXX/2012/EU rendelet [a transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás] I. mellékletében megjelölt 1–8. és 10–12. energetikai infrastrukturális prioritások bármelyike;
- (14) „energetikai infrastruktúra”: a(z) XXXX/2012/EU rendelet [a transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás] 2. cikkében meghatározott infrastruktúra.

- (15) „széles sávú hálózatokXXXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] 3. cikkében meghatározott .
- (16) „digitális szolgáltatási infrastruktúrák”: a vállalkozások, az állampolgárok és a kormányzatok számára a(z) XXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] 3. cikkében foglaltak szerint;
- (17) „alapszolgáltatási platformok”: a(z) XXXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] mellékletében meghatározott szolgáltatások;
- (18) „általános szolgáltatások”: a(z) XXXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] mellékletében meghatározott szolgáltatások;
- (19) „szolgáltatások működtetése és karbantartása”: egyes digitális szolgáltatási infrastruktúrák folyamatos működésének biztosítása a(z) XXXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] mellékletében foglalt további meghatározásnak megfelelően;
- (20) „nemzeti szabályozó hatások”: az elektronikus hírközlő hálózatok és elektronikus hírközlési szolgáltatások közös keretszabályozásáról szóló, 2001. március 7-i 2002/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv)⁴¹ 3. cikkében meghatározott testületek.

.3 cikk
Általános célkitűzések

Az európai összekapcsolódási eszköz lehetővé teszi az energetikai, közlekedési és távközlési ágazatban a közös érdekű projektek előkészítését és megvalósítását a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos szakpolitika keretében. Különösképpen, az európai összekapcsolódási eszköznek támogatnia kell olyan projektek végrehajtását, amelyek célja, hogy a közlekedés, az energia és a távközlés területén új infrastruktúrákat fejlesszenek ki és valósítsanak meg, illetve meglévőket korszerűsítsenek. E célból az európai összekapcsolódási eszköz a következő célkitűzéseket követi:

- a) hozzájárul az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéshez korszerű és nagy teljesítményű transzeurópai hálózatok kiépítésével, ezzel további hasznot hozva az egész Európai Unió számára a versenyképesség és a gazdasági, társadalmi és területi kohézió szempontjából az egységes piacon, továbbá a magán- és állami beruházások számára kedvezőbb környezetet teremt a pénzügyi eszközök és a közvetlen uniós támogatás ötvözése és az ágazatok közötti szinergiák kiaknázása révén. E célkitűzés megvalósulását a közös érdekű projektekre fordított magán- és közberuházások mértéke, és különösen az EÖE-rendelet alá tartozó pénzügyi eszközök segítségével megvalósított közös érdekű projektekre fordított magán- és közberuházások mértéke alapján mérik.
- b) lehetővé teszi az Európai Unió számára céljainak teljesítését, azaz az üvegházhatású gázok kibocsátásának 20 %-os csökkentését⁴², az energiahatékonyság 20 %-os növelését és a megújuló energia arányának 20 %-ra növelését 2020-ig, ugyanakkor biztosítva a tagállamok közötti nagyobb szolidaritást.

⁴¹ HL L 108, 2002.4.24., 33. o.

⁴² Ha a feltételek megfelelőek, akár 30 %-os csökkentését is.

.4 cikk
Egyedi ágazati célkitűzések

1. A 3. cikk szerint meghatározott általános célkitűzéseken kívül az európai összekapcsolódási eszköznek az alábbi ágazatspecifikus célkitűzések megvalósításához is hozzá kell járulnia.
 - a) A közlekedés területén az európai összekapcsolódási eszköz az alábbi célkitűzések megvalósításához hozzájáruló közös érdekű projekteket támogat, a(z) xxx/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] 4. cikkében foglalt további meghatározásnak megfelelően:
 - i. szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó kapcsolódási pontok áthidalása, amelynek megvalósulását az EÖE támogatása segítségével létrejött új és továbbfejlesztett határokon átnyúló összeköttetések, és a közlekedési útvonalakon megszüntetett szűk keresztmetszetek száma alapján kell mérni;
 - ii. fenntartható és hatékony közlekedés hosszú távon való biztosítása, amelynek megvalósulását az EU-27 területén található vasúthálózat hossza és az EU-27 területén található nagy sebességű vasúthálózat hossza alapján kell mérni;
 - iii. a közlekedési módok integrációjának és összekapcsolódásának optimalizálása, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának fejlesztése. E célkitűzés megvalósulását a vasúttal összekapcsolt kikötők és repülőterek száma alapján fogják mérni.
 - b) Az energetika területén az európai összekapcsolódási eszköz az alábbi célkitűzések megvalósításához hozzájáruló közös érdekű projekteket támogat, a(z) xxxx/2012/EU rendeletben foglalt további meghatározásnak megfelelően:
 - i. a belső energiapiac további integrálásának, illetve a villamosenergia- és gázhálózatok határokon átnyúló átjárhatóságának előmozdítása, többek között annak biztosításával, hogy egy tagállam sem szigetelődik el az európai hálózattól, amelynek megvalósulását a tagállami hálózatok hatékony összekapcsolódását és a belső szűk keresztmetszetek megszüntetését biztosító projektek száma alapján kell mérni;
 - ii. az Unió ellátásbiztonságának javítása, amelynek megvalósulását a rendszer ellenálló képességének alakulása és a rendszerműveletek biztonsága, valamint az ellátási források diverzifikálása, alternatív források és útvonalak biztosítása alapján kell mérni;
 - iii. hozzájárulás a fenntartható fejlődéshez és a környezetvédelemhez, különösen a megújuló forrásból származó energia elosztóhálózatokba való integrálásának erősítésével és szén-dioxid-hálózatok kialakításával, amelynek megvalósulását a megújuló energia termelőhelytől a főbb fogyasztási központokig és tárolóhelyekig való továbbítása, valamint az EÖE-támogatásban részesülő projektek indítása révén megakadályozott széndioxid-kibocsátás mértéke alapján kell mérni.
 - c) A távközlési hálózatok területén az európai összekapcsolódási eszköz az alábbi célkitűzések megvalósításához hozzájáruló közös érdekű projektek támogatására fellépést biztosít, a(z)

xxxx/2012/EU rendeletben [INFOSO iránymutatás] foglalt további meghatározásnak megfelelően:

- i. gyors és szupergyors széles sávú hálózatok kiépítésének felgyorsítása és alkalmazásának elterjesztése, többek között a kis és közepes vállalkozások (kkv-k) között, amelynek megvalósulását széles sávú és szupergyors széles sávú hálózat lefedettségének szintje és a 100 Mbps-nél nagyobb széles sávú előfizetéssel rendelkező háztartások száma alapján kell mérni;
- ii. az online nemzeti közszolgáltatások összekapcsolódásának és átjárhatóságának, valamint e hálózatok elérhetőségének előmozdítása, amelynek megvalósulását az online közszolgáltatásokat használó magánszemélyek és vállalkozások aránya, illetve az ilyen szolgáltatások határokon átnyúló elérhetősége alapján kell mérni.

.5 cikk Költségvetés

1. Az európai összekapcsolódási program 2014 és 2020 közötti időszakban történő végrehajtásának pénzügyi keretösszege 50 000 000 000 euró⁴³. Ez az összeg az alábbiak szerint oszlik meg a 3. cikkben említett ágazatok között:
 - a) közlekedés: 31 694 000 000 euró, ebből 10 000 000 000 euró a Kohéziós Alapból van elkülönítve az e rendelettel összhangban történő elköltésre a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokban;
 - b) energetika: 9 121 000 000 euró;
 - c) távközlés: 9 185 000 000 euró.
2. Az európai összekapcsolódási eszköz pénzügyi keretösszege kiterjedhet a program irányításához és célkitűzései megvalósításához szükséges előkészítési, nyomon követési, ellenőrzési, auditálási és értékelési tevékenységekkel, különösen a tervezéssel, az e rendelet általános célkitűzéseivel kapcsolatos szakértői találkozók szervezésével, az információk feldolgozására és cseréjére összpontosító információtechnológiai hálózatokkal összefüggő kiadásokra, továbbá minden egyéb technikai és adminisztratív segítségnyújtással kapcsolatos költségre, amely a Bizottságra hárul a program irányítása során.

A keretösszeg felhasználható továbbá műszaki és igazgatási segítségnyújtáshoz kapcsolódó olyan költségekre is, amelyek a program és a 680/2007/EK rendelet⁴⁴ keretében elfogadott intézkedések közötti átmenet biztosításához szükségesek. Szükség esetén előirányzatok vehetők fel a 2020 utáni költségvetésbe a hasonló költségek fedezetének biztosítása céljából, a 2020. december 31-ig be nem fejezett fellépések irányításának lehetővé tétele érdekében.

⁴³ Valamennyi adat 2011-es változatlan áron van feltüntetve. A jelenlegi áron kifejezett megfelelő összegeket a pénzügyi kimutatás tartalmazza.

⁴⁴ A transeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 2007. június 20-i 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 162., 2007.6.22., 1. o.).

3. A 26.1. cikkben végzett félidős értékelést követően a Bizottság az előirányzott forrásokat az (1) bekezdésben meghatározott felosztás szerint eloszthatja az ágazatok között, kivéve a Kohéziós Alapból a támogatható tagállamoknak a közlekedési ágazati projektek finanszírozására átutalt 10 000 000 000 euró összeget.

II. FEJEZET

A FINANSZÍROZÁS FORMÁI, PÉNZÜGYI RENDELKEZÉSEK

.6 cikk

A pénzügyi támogatás formái

1. Az európai összekapcsolódási eszköz végrehajtása a(z) XXX/2012/EU rendeletben [új költségvetési rendelet] meghatározott pénzügyi támogatási formák, nevezetesen a támogatások, közbeszerzések és pénzügyi eszközök közül egy vagy több alkalmazásával történik.
2. A Bizottság az európai összekapcsolódási eszköz végrehajtásának egy részét rábízhatja a(z) XXXX/2012/EU rendelet [új költségvetési rendelet] 55. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott testületekre.

.7 cikk

Pénzügyi elszámolhatóság és a pénzügyi támogatás feltételei

1. Kizárólag a(z) XXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás], a(z) XXX/2012/EU rendelet [TEN-E iránymutatás], a(z) XXX/2012/EU rendelet [energetikai infrastruktúrákra vonatkozó iránymutatás] és a(z) XXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] szerinti közös érdekű projektekhez hozzájáruló fellépések, valamint programtámogatási intézkedések jogosultak támogatások, pénzügyi eszközök és közbeszerzés formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra.
2. A közlekedés területén kizárólag a(z) XXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] szerinti közös érdekű projektekhez hozzájáruló fellépések és programtámogató intézkedések jogosultak e rendelet alapján közbeszerzések és pénzügyi eszközök formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra. Támogatások formájában kizárólag a következő fellépések jogosultak az e rendelet alapján nyújtott uniós pénzügyi támogatásra:
 - a) a(z) XXXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] III. fejezete szerinti törzshálózat kiépítését célzó fellépések, beleértve az új technológiák alkalmazását és innováció végrehajtását a(z) XXXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] 39. cikkével összhangban;
 - b) a(z) XXXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] 8. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározott közös érdekű projektekre vonatkozó tervezési munkálatok;
 - c) a(z) XXXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] 8. cikke (1) bekezdésének a) és d) pontjában meghatározott közös érdekű projektek támogatását célzó fellépések;

- d) a(z) XXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] 37. cikkének megfelelően forgalomirányító rendszerek támogatását célzó fellépések;
- e) a(z) XXX/2012/EU rendelet [TEN-T iránymutatás] 38. cikkének megfelelően áru fuvarozási szolgáltatásokat támogató fellépések;
- f) a vasúti szállítással járó zajnak a meglévő kötöttpályás járművek utólagos átszerelésével való csökkentését célzó fellépések;
- g) programtámogatási fellépések.

A közlekedés területén egy határokon átnyúló szakaszra vagy egy ilyen szakasz egy részére vonatkozó fellépések akkor részesülhetnek uniós pénzügyi támogatásban, ha az érintett tagállamok vagy az érintett tagállamok és harmadik országok között, a határokon átnyúló szakaszok megvalósítására vonatkozóan létezik írásbeli megállapodás. Kivételes esetben, amikor a projekt egy szomszédos tagállam vagy egy harmadik ország hálózatához való kapcsolódáshoz szükséges, de ténylegesen nem nyúlik át a határon, a fent említett írásbeli megállapodás nem szükséges.

A támogatás formájában nyújtott finanszírozás elsősorban a jelentősebb felhasználó-alapú bevételi forrásokkal rendelkező projektek számára elérhető projekt-előkészítés, különösen PPP-értékelés céljából.

- 3. Az energetika területén, a közös érdekű projekteket végrehajtó fellépések a pénzügyi eszközök és támogatások formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra való jogosultságát a(z) XXXX/2012/EU rendelet [energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás] 15. cikke határozza meg.
- 4. A távközlés területén, a közös érdekű projekteket végrehajtó minden fellépés és a(z) XXXX/2012/EU rendelet [INFSO iránymutatás] mellékletében meghatározott programtámogatási intézkedések e rendelet szerint jogosultak a támogatások, közbeszerzés és pénzügyi eszközök formájában nyújtott uniós pénzügyi támogatásra.

III. FEJEZET TÁMOGATÁSOK

.8 cikk

A támogatások formái és az elszámolható költségek

- 1. Az e rendelet hatálya alá tartozó támogatások a(z) XXXX/2012/EU rendelet [az új költségvetési rendelet] XXX. cikkében meghatározottak közül bármilyen formában nyújthatók.

A munkaprogramok meghatározzák a támogatások azon formáit, amelyek alkalmazhatók az érintett fellépések támogatására.

2. A kiadások a támogatási kérelem benyújtásának napjától elszámolhatók. [Az első többéves programban szereplő projektekhez kapcsolódó fellépések kiadásai 2014. január 1-jétől számolhatók el.]
3. Kizárólag a tagállamokban felmerült kiadások elszámolhatók, kivéve, ha a közös érdekű projekt harmadik országok területét is érinti és, ha a fellépés nélkülözhetetlen az adott projekt célkitűzéseinek megvalósításához.
4. A kedvezményezett által tökekiadásként kezelt eszköz- és infrastrukturális költség teljes egészében elszámolható.
5. A környezetvédelemről és az uniós vívmányok eléréséről szóló környezetvédelmi tanulmányok kiadásai elszámolhatók.
6. A földvásárlással kapcsolatos kiadások nem elszámolhatók.
7. A HÉA nem elszámolható költség.
8. A kedvezményezettek költségeinek elszámolhatóságáról szóló szabályok *mutatis mutandis* alkalmazandó a végrehajtó szervekre háruló költségekre.

.9 cikk
Résztvételi feltételek

1. Pályázatot egy vagy több tagállam, nemzetközi szervezet, közös vállalkozás, valamint a tagállamokban működő állami vagy magánszolgáltató, illetve szerv nyújthat be.
2. E célból, pályázatot olyan jogalanyok is beadhatnak, amelyek a hatályos nemzeti jog alapján nem rendelkeznek jogi személyiséggel, feltéve, hogy képviselőik megfelelő jogosultsággal rendelkeznek arra vonatkozóan, hogy a nevükben eljárva jogi kötelezettségeket vállaljanak, és hogy az Unió pénzügyi érdekeinek védelmére a jogi személyekkel egyenértékű garanciát biztosítsanak.
3. Természetes személyek által benyújtott pályázatok nem elfogadhatók.
4. Amennyiben valamely közös érdekű projekt célkitűzéseinek megvalósításához szükséges, harmadik országok és harmadik országokban működő jogalanyok is részt vehetnek a közös érdekű projektekhez hozzájáruló fellépésekben.

E rendelet alapján támogatásban nem részesülhetnek, kivéve, ha az nélkülözhetetlen egy adott közös érdekű projekt célkitűzéseinek megvalósításához.

Amennyiben erre szükség van harmadik országokban a közös érdekű projektekhez hozzájáruló, vonatkozó fellépések hatékonyabb végrehajtásához a(z) XXX/2012/EU [TEN-T iránymutatás], XXX/2012/EU [TEN-E] iránymutatás, XXX/2012/EU [az energia-infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás] és XXX/2012/EU [INFSO iránymutatás] rendeleteknek megfelelően, akkor az e rendelet szerint nyújtott finanszírozás összevonható más vonatkozó uniós rendeletekben szabályozott finanszírozással. Ilyen esetben a Bizottság

végrehajtási aktusban határozhat a végrehajtásra vonatkozó egységes szabályrendszer felállításáról.

5. A fellépés által érintett tagállamok megállapodását csatolni kell minden támogatási pályázathoz, kivéve a távközlés területén és a közlekedés területén a légiforgalom-irányítás esetében.
6. A többéves és éves munkaprogramok további egyedi szabályokat határozhatnak meg a pályázatok benyújtására vonatkozóan.

.10 cikk

Finanszírozási arányok

1. A(z) XXXX/2012/EU rendelet [új költségvetési rendelet] XXX. cikkében említett esetek kivételével, a pályázatok kiválasztása pályázati felhívások alapján történik, a 17. cikkben említett munkaprogramok alapján.
2. A közlekedés területén:
 - a) tanulmányok készítéséhez nyújtott támogatások esetében az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 50 %-át;
 - b) munkálatokra vonatkozó támogatások esetében:
 - i. vasútra és belvízi hajóutakra: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladhatja meg az elszámolható költség 20 %-át; a finanszírozási arány 30 %-ra növelhető a szűk keresztmetszetek kezelését célzó fellépések esetében; a finanszírozási arány 40 %-ra növelhető a határokon átnyúló szakaszokat érintő fellépések esetében;
 - ii. szárazföldi összeköttetésekre kikötőkkel és repülőterekkel, a vasúti szállítással járó zajnak a meglévő kötöttpályás járművek utólagos átszerelésével való csökkentését célzó fellépésekre, valamint kikötők és multimodális platformok fejlesztésére: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 20 %-át;
 - c) forgalomirányító rendszerekre és szolgáltatásokra vonatkozó támogatások esetében:
 - i. az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) tekintetében: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 50 %-át;
 - ii. forgalomirányítási rendszerekre, áruszállításra, a közúti törzshálózaton parkolók kialakítására, valamint a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztésére szolgáló támogatásra vonatkozó fellépések vonatkozásában: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 20 %-át;
3. Az energetika területén:
 - a) az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg a tervezési munkák és/vagy kivitelezési munkák elszámolható költségének 50 %-át;

- b) a társfinanszírozás aránya legfeljebb 80 %-ra növelhető azon fellépések esetében, amelyek a(z) XXXX/2012/EU rendelet [az energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás] 15. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett igazolás alapján különösen fontosak a regionális vagy az uniós ellátásbiztonság, vagy az uniós szolidaritás erősítése szempontjából, vagy innovatív megoldásokat igényelnek.
4. A távközlés területén:
- a) széles sávú hálózatokat érintő fellépések esetében: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 50 %-át;
- b) általános szolgáltatásokat érintő fellépések esetében: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 75 %-át;
- c) az alapszolgáltatási platformok finanszírozása jellemzően közbeszerzés útján történik. Kivételes esetben, e platformok számára nyújtható olyan támogatás, amely az elszámolható költségek 100 %-át fedezi, a társfinanszírozás elvének sérelme nélkül;
- d) programok támogatására, többek között az infrastruktúra feltérképezésére, testvérprogramokra és technikai segítségnyújtásra szolgáló fellépések esetében: az uniós pénzügyi támogatás összege nem haladja meg az elszámolható költség 75 %-át.
5. A fent említett társfinanszírozási arányok 10 százalékponttal növelhetők olyan fellépések esetén, amelyek ágazatközi szinergiákat, az éghajlatváltozás hatásainak enyhítésére vonatkozó célkitűzések megvalósítását, az éghajlatváltozással szembeni ellenálló képesség javítását vagy az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését érintik. Ez a bekezdés nem vonatkozik a 11. cikkben említett társfinanszírozási arányokra.
6. A kiválasztott fellépésekre nyújtott pénzügyi támogatás összege az egyes projektekre vonatkozóan elvégzett költség-haszon elemzések, a költségvetési források rendelkezésre állása, valamint az uniós finanszírozás ösztönző erejének a lehető legteljesebb mértékű kihasználására vonatkozó igény szerint változik.

.11 cikk

Egyedi pályázati felhívások a Kohéziós Alapból elkülönített finanszírozási forrásokra a közlekedés területén

1. A Kohéziós Alapból [XXX rendelet XX. cikke] elkülönített, a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban elköltendő 10 000 000 000 eurót illetően egyedi felhívásokat tesznek közzé olyan projektekre, amelyek a kizárólag a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokban valósítják meg a törzshálózatot.
2. A közlekedési ágazatra az e rendelet alapján alkalmazandó szabályok vonatkoznak az említett egyedi pályázati felhívásokra. A pályázati felhívások végrehajtása során a lehető legmagasabb fokú prioritást biztosítják azon projektek számára, amelyek a Kohéziós Alapból juttatott nemzeti összegekre megfelelőnek bizonyulnak.
3. A 10. cikktől eltérve, és a Kohéziós Alapból [XXX rendelet XX: cikke] elkülönített, a Kohéziós Alapból történő támogatásra jogosult tagállamokban elköltendő 10 000 000 000

eurót illetően a maximális finanszírozási arányok megegyeznek a(z) XXX/2012/EU rendelet [a közös stratégiai kerethez tartozó Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendelet]⁴⁵ 22. cikkében és 110. cikkének (3) bekezdésében említett, a Kohéziós Alapokra vonatkozó maximális finanszírozási arányokkal a következő fellépések esetében:

- a) tanulmányok készítéséhez nyújtott támogatások;
- b) kivitelezési munkálatokra vonatkozó támogatások:
 - i. vasútra és belvízi hajóutak;
 - ii. határokon átnyúló közúti szakaszok támogatását célzó fellépések;
 - iii. szárazföldi összeköttetések kikötőkkel és repülőterekkel, multimodális platformok és kikötők fejlesztése;
- c) forgalomirányító rendszerekre és szolgáltatásokra vonatkozó támogatások:
 - i. az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS);
 - ii. forgalomirányító rendszerek.

.12 cikk

A támogatás visszavonása, csökkentése, felfüggesztése és megszüntetése

1. A Bizottság, megfelelően indokolt eseteket kivéve, törli az olyan intézkedések számára odaítélt pénzügyi támogatást, amelyek megvalósítása a támogatás nyújtására vonatkozó feltételekben a fellépés megkezdésére kijelölt időpontot követő egy éven belül nem kezdődött el;
2. A Bizottság a pénzügyi támogatást felfüggesztheti, csökkentheti, visszaigényelheti vagy megszüntetheti a(z) XXX/2012/EU rendeletben [új költségvetési rendelet] meghatározott feltételek szerint, nevezetesen:
 - a) az uniós jogszabályok rendelkezései tekintetében a fellépés megvalósítása során elkövetett szabálytalanságok esetén;
 - b) a támogatás nyújtása során meghatározott valamely feltétel be nem tartása esetén, különösen akkor, ha a Bizottság jóváhagyása nélkül a projekt vagy a fellépés jellegét érintő jelentős változtatásra került sor;

⁴⁵ COM(2011) 615 végleges.

- c) a projekt végrehajtása során elért eredményének vizsgálata után, különösen abban az esetben, ha a fellépés végrehajtása nagy késedelmet szenved.
3. A Bizottság kérheti a pénzügyi támogatás visszafizetését, ha az adott fellépés támogatásban részesült része a támogatás nyújtására vonatkozó feltételekben megállapított záró időpontot követő két éven belül nem került befejezésre.
4. Az (1), (2) és (3) bekezdésben meghatározott határozatok meghozatala előtt a Bizottság megvizsgálja a szóban forgó esetet és értesíti az érintett kedvezményezetteket, hogy azok adott határidőn belül megtehessek észrevételeiket.

IV. FEJEZET BESZERZÉSEK

.13 cikk Beszerzések

1. A Bizottság vagy a 6. cikk (2) bekezdésében említett szervek által önállóan vagy a tagállamokkal közösen végrehajtott közbeszerzési eljárások:
- a) egyedi feltételeket szabhatnak meg például a közbeszerzés tárgyát képező tevékenységek teljesítési helyére vonatkozóan, amennyiben a fellépések célkitűzései azt kellően indokolják, és amennyiben ezek a feltételek nem sértik a közbeszerzéssel kapcsolatos alapelveket;
- b) engedélyezhetik több szerződés odaítélését ugyanazon eljárás keretében („többféle beszerzés”)
2. Amennyiben a fellépések végrehajtásához kellően indokolt vagy szükséges, az (1) bekezdés a támogatások kedvezményezettjei által végzett közbeszerzési eljárásokra is vonatkozik.

V. FEJEZET PÉNZÜGYI ESZKÖZÖK

.14 cikk A pénzügyi eszközök típusai

1. Az európai összekapcsolódási eszköz a(z) XXXX/2012/EK rendelet [a 2012. évi új költségvetési rendelet] VIII. címében foglaltaknak megfelelően létrehozott pénzügyi eszközök felhasználásával hajtható végre, hogy meg lehessen könnyíteni azoknak a szervezeteknek a finanszírozási forráshoz jutását, amelyek végrehajtják a(z) XXXX/2012/EU, a(z) XXXX/2012/EU és a(z) XXXX/2012/EU rendeletekben meghatározott közös érdekű projektekhez és ezek célkitűzéseinek megvalósításához hozzájáruló fellépéseket. A pénzügyi eszközöket a piac hiányosságainak vagy az optimálisnál rosszabb beruházási körülmények és a beruházások iránti igények előzetes felmérése alapján kell kiválasztani.

2. A 680/2007/EK rendelet értelmében létrehozott pénzügyi eszközök adott esetben összevonhatók az európai összekapcsolódási eszköz keretében létrehozott pénzügyi eszközökkel.
3. A következő pénzügyi eszközöket lehet felhasználni:
- a) tőkeeszközök, mint például befektetési eszközök, amelyek célja, hogy kockázati tőkét biztosítsanak a közös érdekű projektekhez hozzájáruló fellépések számára;
 - b) kockázatmegosztáson alapuló eszközökkel enyhített kölcsönök és/vagy garanciák, beleértve a projektkötvényekre vonatkozó értéknövelő mechanizmusokat, amelyeket egy pénzügyi intézmény bocsát ki saját forrásaira, a céltartalékképzéshez és a tőkeallokáláshoz való uniós hozzájárulással;
 - c) bármely egyéb pénzügyi eszköz.

.15 cikk

A pénzügyi eszközökkel nyújtott pénzügyi támogatás feltételei

1. A pénzügyi eszközökből támogatott fellépések kiválasztása beérkezési sorrend történik; a fellépéseknek pedig biztosítaniuk kell az ágazati diverzifikációt a 3. és 4. cikkel összhangban, illetve a fokozatos földrajzi diverzifikációt a tagállamokban.
2. Az Unió, valamely tagállam és más befektetők a pénzügyi eszközök felhasználásával kapott hozzájárulás mellett pénzügyi támogatást nyújthatnak, feltéve, hogy a Bizottság elfogadja a fellépésekre vonatkozó elszámolhatósági kritériumok és/vagy az eszközre vonatkozó beruházási stratégia bármilyen módosítását, amely a kiegészítő hozzájárulás miatt szükségessé válhat.
3. A pénzügyi eszközök célja az uniós költségvetésből származó eszközök értékének megőrzése. A pénzügyi eszközök elfogadható megtérülést generálhatnak a többi partner vagy befektető céljainak elérése érdekében.
4. A pénzügyi eszközök összevonhatók az uniós költségvetésből nyújtott támogatásokkal, többek között az e rendelet hatálya alá tartozókkal is.
5. A munkaprogramok további feltételeket szabhatnak meg az ágazatok egyedi szükségleteinek megfelelően.
6. A(z) XXXX/2012/EU rendelet [az új költségvetésis rendelet] 18. cikkének (2) bekezdésével összhangban egy adott pénzügyi eszközből származó bevételeket és visszafizetéseket ugyanahhoz a pénzügyi eszközhöz rendelik hozzá. A 2007 és 2013 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben már létrehozott pénzügyi eszközök esetében, az adott időszakban elkezdett műveletekből származó bevételeket és visszafizetéseket a 2014 és 2020 közötti időszakban rendelik hozzá a pénzügyi eszközhöz.

.16 cikk
Harmadik országokban végrehajtott fellépések

A harmadik országokban végrehajtott fellépések támogathatók a pénzügyi eszközökkel, amennyiben az egy közös érdekű projekt megvalósításához szükséges.

VI. FEJEZET

PROGRAMOZÁS, VÉGREHAJTÁS ÉS ELLENŐRZÉS

.17 cikk
Többéves és/vagy éves munkaprogramok

1. A Bizottság többéves és éves munkaprogramokat fogad el minden egyes ágazatra vonatkozóan. A Bizottság olyan többéves és éves munkaprogramokat is elfogadhat, amelyek egynél több ágazatra vonatkoznak. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
2. A többéves munkaprogramokat legalább félidőben felülvizsgálják. Amennyiben szükséges, a Bizottság végrehajtási aktusok útján módosítja az adott többéves munkaprogramot. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
3. A közlekedés területére vonatkozó többéves munkaprogramokat az e rendelet mellékletének I. részében felsorolt közös érdekű projektekre vonatkozóan fogadják el.

A pénzügyi keretösszegnek az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett költségvetési források 80–85%-a közé kell esnie.
4. Az energetika és távközlés területére vonatkozó többéves munkaprogramok stratégiai irányt szabnak a közös érdekű projektek területén, és közös érdekű egyedi projekteket is magukban foglalhatnak.
5. A közlekedés, az energetika és a távközlés területére vonatkozó ágazati éves munkaprogramokat a többéves munkaprogramban nem szereplő, közös érdekű projektekre vonatkozóan fogadják el.
6. Az (1) bekezdésben említett eljárással összhangban eljárva, a Bizottság a többéves és az ágazati éves munkaprogramok meghatározásakor rögzíti a kiválasztási és odaítélési kritériumokat az alábbiakban meghatározott célkitűzéseknek és prioritásoknak megfelelően:
 - a) a közlekedésre vonatkozóan a(z) XXXX/2012/EU rendelet szerint [TEN-T iránymutatás];
 - b) az energetikára vonatkozóan a(z) XXXX/2012/EU rendelet szerint [transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatás];
 - c) a távközlésre vonatkozóan a(z) XXXX/2012/EU rendelet szerint [INFSO iránymutatás].

7. A munkaprogramokat összehangolják annak érdekében, hogy ki lehessen aknázni a közlekedés, az energetika és a távközlés közötti szinergiákat, különösen az olyan területeken, mint az intelligens energiahálózatok, az elektromos mobilitás, az intelligens és fenntartható közlekedési rendszerek, illetve a közös szolgalmi jogok. Több ágazatot érintő pályázati felhívásokat lehet elfogadni.

.18 cikk
Éves részletfizetések

A költségvetési kötelezettségvállalások éves részletekre bonthatók. Ebben az esetben a Bizottság a különböző éves részletekre vonatkozóan minden évben a pénzügyi támogatásban részesülő fellépések előrehaladásának, a becsült igényeknek és a költségvetési források rendelkezésre állásának figyelembevételével tesz kötelezettségvállalást.

Az egyes éves részletekre vonatkozó kötelezettségvállalás tájékoztató ütemtervét elküldik a támogatások kedvezményezettjeinek és, amennyiben az pénzügyi eszközöket is érint, az érintett pénzügyi intézményeknek.

.19 cikk
Átvitt éves előirányzatok

Automatikusan átviszik a következő évre azokat az előirányzatokat, amelyeket nem használtak fel azon pénzügyi év végéig, amelyben szerepeltették azokat.

.20 cikk
Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a mellékletben szereplő felsorolások kiegészítésével vagy módosításával kapcsolatban.

.21 cikk
A kedvezményezettek és a tagállamok felelőssége

A kedvezményezettek és a tagállamok saját felelősségi körükben – és a támogatásokra vonatkozó feltételekben megállapított kedvezményezetti kötelezettségek sérelme nélkül – mindent megtesznek az e rendelet keretében nyújtott uniós pénzügyi támogatásban részesülő közös érdekű projektek végrehajtásának érdekében.

Különösen a közlekedési és az energetikai ágazattal kapcsolatos projektek esetében a tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben biztosítják a fellépések technikai nyomon követését és pénzügyi ellenőrzését, valamint igazolják a projekttel vagy a részprojekttel összefüggésben felmerülő költségek valóságát és megfelelőségét. A tagállamok kérhetik, hogy a Bizottság vegyen részt a helyszíni ellenőrzésekben.

Különösen a távközlés területén a nemzeti szabályozó hatóságok minden erőfeszítést megtesznek, hogy biztosítsák a szükséges jogbiztonságot és a beruházási feltételeket, amelyek elősegítik az e rendelet értelmében uniós pénzügyi támogatásban részesülő projektek megvalósítását.

A tagállamok folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot, adott esetben az interaktív földrajzi és technikai információs rendszereken keresztül – amely a transzeurópai közlekedési hálózatok esetében a TENtec – , a közös érdekű projektek végrehajtása során elért eredményekről és az e célból megvalósított beruházásokról, beleértve az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzésekre fordított támogatás összegét is.

.22 cikk

Az Unió és nemzeti jognak való megfelelés

E rendelet értelmében kizárólag azok a fellépések finanszírozhatók, amelyek megfelelnek az uniós jognak és összhangban vannak a vonatkozó uniós politikákkal.

.23 cikk

Az Unió pénzügyi érdekeinek védelme

1. A Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz, amelyek csalás, vesztegetés és egyéb törvényellenes tevékenységek ellen megelőző fellépések, hatékony ellenőrzéseknek, illetve szabálytalanságok észlelése esetén a jogtalanul kifizetett összegek behajtásának, valamint – adott esetben – hatékony, arányos és visszatartó erejű büntetéseknek az alkalmazásával biztosítják, hogy az e rendelet alapján finanszírozott intézkedések végrehajtása során az Európai Unió pénzügyi érdekei védelemben részesülnek.
2. A Bizottság vagy képviselői, valamint a Számvevőszék jogosult auditálásra dokumentumok alapján vagy a helyszínen folytatott vizsgálatok révén minden olyan, támogatásban részesülő kedvezményezettnél, végrehajtó szervezetnél, vállalkozónál és alvállalkozónál, akik uniós támogatásban részesültek.
3. Az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) engedélyt kap arra, hogy az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek csalással és egyéb szabálytalanságokkal szembeni védelmében a Bizottság által végzett helyszíni ellenőrzésekről és vizsgálatokról szóló, 1996. november 11-i 2185/96/EK, Euratom tanácsi rendeletben⁴⁶ meghatározott eljárásokkal összhangban helyszíni ellenőrzéseket és vizsgálatokat végezzen az ilyen finanszírozás által közvetlenül vagy közvetve érintett gazdasági szereplőknél annak megállapítása céljából, hogy az uniós finanszírozással kapcsolatos támogatási megállapodással, határozattal vagy szerződéssel összefüggésben történt-e csalás, vesztegetés vagy bármilyen más törvényellenes tevékenység, amely hatással van az Európai Unió pénzügyi érdekeire.
4. Az előző bekezdésekben foglaltak sérelme nélkül, harmadik országokkal és nemzetközi szervezetekkel kötött együttműködési megállapodások, valamint az e rendelet végrehajtása nyomán létrejövő támogatási megállapodások, határozatok és szerződések kifejezetten

⁴⁶ HL L 292., 1996.11.15., 2. o.

feljogosítják a Bizottságot, a Számvevőszéket és az OLAF-ot a fent említett auditok, helyszíni ellenőrzések és vizsgálatok végzésére.

II. CÍM

ÁLTALÁNOS ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

.24 cikk *Bizottságok*

1. A Bizottság munkáját az eszköz koordinációs bizottsága segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.
2. Az e bekezdésre való hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikke alkalmazandó.
3. A bizottság a 18. cikkben említett munkaprogramok horizontális áttekintése révén gondoskodik arról, hogy az egységesség, valamint az ágazatok közötti szinergiák meghatározása és kiaknázása biztosított legyen.

.25 cikk *A felhatalmazás gyakorlása*

1. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásának hatáskörét a Bizottságra ruházzák az e Cikkben meghatározott feltételeknek megfelelően.
2. A Bizottság határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 20. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
3. A 20. cikkben említett felhatalmazást az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja. A visszavonó határozat megszünteti a határozatban leírt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történt kihirdetését követő napon, illetve az ott megjelölt későbbi napon lép érvénybe. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló aktusok érvényességét.
4. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
5. A 20. cikkben foglaltaknak megfelelően elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha a nevezett jogi aktusról szóló értesítéstől számított két hónapos határidőn belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást, illetve ha e határidő lejártá előtt mind az Európai Parlament, mind pedig a Tanács tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy nem kíván kifogást emelni. Ezen időszak az Európai Parlament vagy a Tanács kérésére két hónappal meghosszabbítható.

.26 cikk
Értékelés

1. Legkésőbb 2018 közepéig, a Bizottság értékelő jelentést készít valamennyi intézkedés célkitűzéseinek megvalósulásáról (az eredményekre és hatásokra kiterjedően), a források felhasználásának hatékonyságáról és annak európai hozzáadott értékéről, az intézkedések meghosszabbítása, módosítása vagy felfüggesztése céljából. Az értékelésben ezenkívül megvizsgálják az egyszerűsítés lehetőségét, annak belső és külső koherenciáját, a célkitűzések továbbra is érvényes relevanciáját, valamint az intézkedések hozzájárulását az Unió intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó prioritásaihoz. Figyelembe veszi továbbá a korábbi intézkedések hosszú távú hatásairól készült értékelések eredményét.
2. A Bizottság a tagállamokkal és a kedvezményezettekkel szoros együttműködésben utólagos értékeléseket végez. Az utólagos értékelések során megvizsgálják az európai összekapcsolódási eszköz eredményességét és hatékonyságát, a gazdasági, társadalmi és területi kohézióra gyakorolt hatását, valamint hozzájárulását az Unió intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó prioritásaihoz, és az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzésekhez felhasznált támogatás mértékét és eredményeit. Az utólagos értékelések alapján határozat születhet valamely utólagos intézkedés esetleges meghosszabbításáról, módosításáról vagy felfüggesztéséről.
3. Az értékelések a 3. és 4. cikkben említett teljesítménymutatókhoz viszonyítják a végrehajtás során elért eredményeket.
4. A Bizottság az értékelések során megfogalmazott következtetéseit közli az Európai Parlamenttel, a Tanáccsal, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával.
5. A Bizottság és a tagállamok a többi lehetséges kedvezményezett segítségével értékelhetik a projektek végrehajtásának módját és azok megvalósításának hatását annak érdekében, hogy eldönthessék, hogy teljesültek-e a meghatározott célkitűzések, beleértve a környezetvédelemmel kapcsolatos célkitűzéseket is.
6. A Bizottság kérheti a közös érdekű projektben érintett kedvezményezett tagállamot, hogy bocsássa rendelkezésre az e rendelet keretében támogatott fellépések és az ahhoz kapcsolódó projektek egyedi értékelését, vagy adott esetben biztosítsa számára a projektek értékeléséhez szükséges információkat és segítséget.

.27 cikk
Tájékoztatás, kommunikáció, nyilvánosságra hozatal

1. A kedvezményezettek és adott esetben az érintett tagállamok biztosítják, hogy az e rendelet szerinti támogatás megfelelő nyilvánosságot kap annak érdekében, hogy a nyilvánosságot tájékoztassák a projektek végrehajtásában játszott uniós szerepről.
2. A Bizottság tájékoztatási és kommunikációs fellépések vezet be az európai összekapcsolódási eszközhöz tartozó projektekre és azok eredményeire vonatkozóan. Ezen túlmenően az e

rendelet értelmében kommunikációra elkülönített költségvetés fedezi az uniós politikai prioritásokkal kapcsolatosan végzett vállalati kommunikáció költségeit is⁴⁷.

*.28 cikk
Átmeneti rendelkezések*

Ez a rendelet nem érinti a Bizottság által a 2236/95/EK és a 680/2007/EK rendelet alapján vagy bármely más olyan jogszabály alapján jóváhagyott támogatás folytatását vagy módosítását – beleértve a teljes vagy részleges megszüntetését is –, amely az adott támogatásra 2013. december 31-én alkalmazandó, és amely az adott támogatásra vagy az érintett fellépésekre, azok zárásáig, a továbbiakban is alkalmazandó.

*.29 cikk
Hatályon kívül helyezés*

Az e rendelet 28. cikkében megállapított rendelkezések sérelme nélkül, a 680/2007/EK rendelet 2014. január 1-jétől hatályát veszti.

*.30 cikk
Hatálybalépés*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
Az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

⁴⁷ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az Európa 2020 költségvetése: II. rész (Politikai adatlapok) Egységes piac a XXI. századi Európa számára, COM(2011) 500, végleges; 2011. június 29., 7. o.

MELLÉKLET

I. RÉSZ: A KÖZLEKEDÉSI TÖRZSHÁLÓZAT ELŐRE MEGHATÁROZOTT PROJEKTJEINEK FELSOROLÁSA

a) Horizontális prioritások

Innovatív irányítás és szolgáltatások	<i>Egységes európai égbolt - SESAR</i>
Innovatív irányítás és szolgáltatások	<i>Közúti, vasúti és belvízi hajózási forgalomirányítási rendszerek (ITS, ERTMS és RIS)</i>
Innovatív irányítás és szolgáltatások	<i>A törzshálózathoz tartozó kikötők és repülőterek</i>

Törzshálózati folyosók

1. A Balti- és Adriai-tenger közötti folyosó

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varsó – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Bécs
Katowice – Zsolna (Žilina) – Pozsony (Bratislava) – Bécs
Bécs – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Velence – Bologna – Ravenna

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Helsinki – Tallinn	Kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak (MoS)	összeköttetések a kikötők között, multimodális platformok és azok összeköttetéseinek (tovább)fejlesztése, tengeri gyorsforgalmi utak (beleértve a jégtörő kapacitás növelését)
Tallinn – Riga – Kaunas – Varsó	Vasút	(részletes) vizsgálatok az új, teljes mértékben átjárható UIC-nyomtávú vonalról; az új vonal 2020 előtti beindítását célzó munkálatok; vasút és repülőterek/kikötők közötti összeköttetések
Gdynia – Katowice	Vasút	korszerűsítés
Gdynia, Gdansk	Kikötők	kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése
Varsó – Katowice	Vasút	korszerűsítés
Katowice – Ostrava – Brno – Bécs és Katowice – Zsolna – Pozsony – Bécs	Vasút	korszerűsítés, különösen a lengyel-cseh, a lengyel-szlovák és a szlovák-osztrák határon átnyúló szakaszok esetében; multimodális platformok (tovább)fejlesztése

Bécs – Graz – Klagenfurt – Udine – Vence – Ravenna	Vasút	korszerűsítés és munkálatok folyamatban; multimodális platformok (tovább)fejlesztése
Trieszt, Vence, Ravenna	Kikötők	kikötők közötti összeköttetések, multimodális platformok (tovább)fejlesztése

2. Varsó – Berlin – Amszterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Fehérorosz határ – Varsó – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amszterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Fehérorosz határ – Varsó – Poznań – német határ	Vasút	meglévő vonal korszerűsítése, nagy sebességű vasútra vonatkozó tanulmányok készítése
Lengyel határ – Berlin – Hannover – Amszterdam/Rotterdam	Vasút	több szakasz korszerűsítése (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Nyugat-németországi csatornák, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlin	belvízi hajózás (IWW)	korszerűsítés
Amszterdami zsilipek	belvízi hajózás (IWW)	tanulmányok készítése folyamatban
Felixstowe – Midlands	Vasút, kikötő, multimodális platformok	összeköttetések a kikötő és a multimodális platformok között

3. Mediterrán folyosó

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milánó – Vence - Ljubljana – Budapest – ukrán határ

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Algeciras – Madrid	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban, a munkálatoknak 2015 előtt el kell kezdődniük és 2020-ra le kell zárulniuk

Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Vasút	tanulmányok és munkálatok
Valencia – Tarragona – Barcelona	Vasút	építés 2014–2020 között
Barcelona	Kikötő	vasúti összeköttetések kikötővel és repülőtérrel
Barcelona – Perpignan	Vasút	határon átnyúló szakasz, munkálatok folyamatban, az új vonal 2015-re készül el, meglévő vonal korszerűsítése
Perpignan – Montpellier	Vasút	a Nîmes – Montpellier elkerülő szakasznak 2017-re, a Montpellier – Perpignan szakasznak 2020-ra kell működőképesé válnia
Lyon – Torino	Vasút	határon átnyúló szakasz, bázislagút munkálatainak 2020 előtt le kell zárulnia; a megközelítése útvonalakra vonatkozó tanulmányok készítése
Milánó – Brescia	Vasút	részben korszerűsítés, részben új nagy sebességű vonal kiépítése
Brescia – Velence – Trieszt	Vasút	a munkálatoknak számos szakaszon meg kell kezdődniük 2014 előtt
Milánó – Mantova – Velence – Trieszt	belvízi hajózás (IWW)	tanulmányok készítése, korszerűsítés, munkálatok
Trieszt – Divača	Vasút	tanulmányok készítése és részleges korszerűsítés folyamatban; a határon átnyúló szakasznak 2020 utánra kell elkészülnie
Koper – Divača – Ljubljana – Maribor	Vasút	tanulmányok készítése és korszerűsítés/részben új vonal kiépítése
Ljubljana csomópont	Vasút	Ljubljana vasúti csomópont, multimodális platformmal együtt; vasút és repülőtér közötti összeköttetés
Maribor – Zalaővő	Vasút	határokon átnyúló szakasz: tanulmányok készítése, a munkálatokat 2020 előtt meg kell kezdeni
Boba – Székesfehérvár	Vasút	korszerűsítés
Budapest – Miskolc – ukrán határ	Vasút	korszerűsítés

4. Hamburg – Rostock – Burgasz/török határ – Pireusz – Lefkádá

Hamburg / Rostock – Berlin – Prága – Brno – Pozsony – Budapest – Arad – Temesvár (Timișoara) – Szófia
Szófia – Burgasz/török határ
Szófia – Szaloniki – Pireusz – Limassol – Nicosia

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Drezda – Prága	Vasút	nagy sebességű vasútra vonatkozó tanulmányok készítése
Prága	Vasút	korszerűsítés; áruszállítási elkerülő szakasz, repülőtér vasúti összeköttetéssel
Hamburg – Drezda – Prága – Pardubice	Belvízi hajózás	elbai vonal korszerűsítése
Děčín-i zsilipek	Belvízi hajózás	tanulmányok
Breclav – Pozsony	Vasút	határokon átnyúló, korszerűsítés
Bratislava – Hegyeshalom	Vasút	határokon átnyúló, korszerűsítés
Budapest – Arad – Temesvár – Calafat	Vasút	a korszerűsítés Magyarország területén majdnem kész, Románia területén folyamatban
Vidin – Szófia – Burgasz/török határ Szófia – Szaloniki – Athén/Pireusz	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok a Vidin – Szófia – Szaloniki vonalon; korszerűsítés a Szófia – Burgasz/török határ szakaszon
Athén/Pireusz – Limassol	tengeri gyorsforgalmi utak (MoS)	kikötői kapacitás és hátszági összeköttetések
Limassol – Nicosia	Kikötők, multimodális platformok	a modális összeköttetés korszerűsítése

5. Helsinki – Valletta

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö – Koppenhága – Fehmarn – Hamburg – Hannover
Bréma – Hannover – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Róma – Nápoly – Bari
Nápoly – Palermo – Valletta

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Kotka/Hamina – Helsinki	Kikötő, vasút	kikötő és hátszág közötti összeköttetések, vasút korszerűsítése
Helsinki	Vasút	repülőtér és vasút összeköttetése
Orosz határ – Helsinki	Vasút	munkálatok folyamatban
Turku – Stockholm	Kikötők, tengeri	kikötő és hátszág közötti összeköttetések, jégtörő kapacitás

	gyorsforgalmi utak	
Stockholm – Malmö (északi háromszög)	Vasút	meghatározott szakaszokon a munkálatok folyamatban
Fehmarn	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban, a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó összeköttetés építési munkálataira 2014 és 2020 között kerül sor
Koppenhága – Hamburg, Fehmarnon keresztül: megközelítési útvonalak	Vasút	a dániai megközelítési útvonalaknak 2020-ra, a németországi megközelítési útvonalaknak két lépésben kell elkészülniük (2020–2027)
Hamburg/Bréma – Hannover	Vasút	a munkálatokat 2020 előtt kell megkezdeni
München – Würzburg	Vasút	a Brenner-báziságút megközelítési útvonalai és határon átnyúló szakasza: tanulmányok készítése
Brenner-báziságút	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Fortezza – Verona	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Nápoly – Bari	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Nápoly – Reggio Calabria	Vasút	korszerűsítés
Messina – Palermo	Vasút	korszerűsítés (megmaradó szakaszokon)
Palermo – Valletta	Kikötők, tengeri gyorsforgalmi utak	kikötő és háttország közötti összeköttetések
Valletta – Marsaxlokk	Kikötő, repülőtér	forgalomirányítási rendszereket kell telepíteni, a modális összeköttetések korszerűsítése

6. Genova – Rotterdam

Genova – Milánó/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Bazel – Mannheim – Köln
Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amszterdam
Köln– Liège – Brüsszel – Zeebrugge

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Genova – Milánó/Novara – svájci határ	Vasút	tanulmányok készítése; a munkálatok 2020 előtt kezdődnek
Bazel – Rotterdam/Amszterdam/Antwerpen	Belvízi hajózás	korszerűsítés

Karlsruhe – Bázeli	Vasút	a munkálatokat 2020 végére kell befejezni
Frankfurt – Mannheim	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Vasút	a munkálatokat 2017-re kell befejezni
Zeebrugge	Kikötő	zsilipek: tanulmányok készítése folyamatban

7. Lisszabon - Strasbourg

Sines / Lisszabon – Madrid – Valladolid
Lisszabon – Aveiro – Porto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Párizs – Mannheim/Strasbourg

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Sines/Lisszabon – Madrid nagy sebességű vasút	Vasút, kikötők	tanulmányok készítése és munkálatok folyamatban, Sinesnél/Lisabonnál a kikötők modális összeköttetésének korszerűsítése
Porto – Lisszabon nagy sebességű vasút	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Vasúti összeköttetés: Aveiro – Spanyolország	Vasút	határokon átnyúló: munkálatok folyamatban
Vasúti összeköttetés: Bergara – San Sebastián – Bayonne	Vasút	a munkálatok elkészülte Spanyolországban 2016-ra, Franciaországban pedig 2020-ra várható
Bayonne – Bordeaux	Vasút	nyilvános konzultáció folyamatban
Tours – Bordeaux	Vasút	munkálatok folyamatban
Párizs	Vasút	déli nagy sebességű elkerülő vonal
Baudrecourt – Mannheim	Vasút	korszerűsítés
Baudrecourt – Strasbourg	Vasút	munkálatok folyamatban, 2016-re kell befejezni

8. Dublin – London – Párizs – Brüsszel

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

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Dublin – Belfast	Vasút	korszerűsítés; dublini összekötők (DART)
Glasgow – Edinburgh	Vasút	korszerűsítés
2. nagy sebességű vasútvonal	Vasút	tanulmányok készítése
Swansea – Cardiff – Bristol – London	Vasút	korszerűsítés
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Kikötők	hátszági összeköttetések
Le Havre – Párizs	Belvízi hajózás	korszerűsítés
Le Havre – Párizs	Vasút	tanulmányok készítése
Calais – Párizs	Vasút	előzetes tanulmányok készítése

9. Amszterdam – Bazel/Lyon – Marseille

Amszterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brüsszel – Luxemburg
Luxemburg – Dijon – Lyon
Luxemburg – Strasbourg – Bazel

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Maas	Belvízi hajózás	korszerűsítés
Albertkanaal	Belvízi hajózás	korszerűsítés
Terneuzen	Tengerhajózá s	zsilipek: tanulmányok készítése folyamatban
Terneuzen – Gent	Belvízi hajózás	tanulmányok készítése, korszerűsítés
Antwerpen	Tengerhajózá s, kikötő	zsilipek: tanulmányok készítése folyamatban, kikötő: hátszági összeköttetések
Szajna-csatorna – Escaut	Belvízi hajózás	a tervek elkészültek, a versenypárbeszéd elkezdődött, teljes befejezés 2018-ra

Vallónia belvizeinek korszerűsítése	Belvízi hajózás	tanulmányok készítése, korszerűsítés
Brüsszel – Luxemburg – Strasbourg	Vasút	munkálatok folyamatban
Strasbourg – Mulhouse – Bazel	Vasút	korszerűsítés
Vasúti összeköttetések: Luxembourg – Dijon – Lyon (Rajna – Rhône TGV)	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Lyon	Vasút	keleti elkerülő szakasz: tanulmányok készítése és munkálatok
Saône – Moselle/Rhin csatorna	Belvízi hajózás	előzetes tanulmányok készítése folyamatban
Rhône	Belvízi hajózás	korszerűsítés

10. Strasbourg – Duna folyosó

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz
 Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz
 Wels/Linz – Bécs – Budapest – Arad – Brassó (Braşov) – Bukarest – Constanţa – Sulina

Tervezett szakaszok	Mód	Leírás/időpontok
Vasúti összeköttetés: Strasbourg – Kehl Appenweier	Vasút	appenweieri összeköttetés munkálatai
Karlsruhe – Stuttgart – München	Vasút	tanulmányok és munkálatok folyamatban
München – Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Vasút	tanulmányok és munkálatok folyamatban
Salzburg - Wels	Vasút	tanulmányok készítése
Nürnberg – Regensburg - Passau - Wels	Vasút	tanulmányok készítése; munkálatok egy része folyamatban
Vasúti összeköttetés: Wels – Bécs	Vasút	a munkálatok elkészülte 2017-re várható
Bécs – Budapest	Vasút	magyarországi nagy sebességű vasútvonalra vonatkozó tanulmányok készítése
Arad – Brassó – Bukarest – Constanţa	Vasút	meghatározott szakaszok korszerűsítése; nagy sebességű vasútvonalra vonatkozó tanulmányok készítése
Majna – Majna-Duna-csatorna – Duna	Belvízi hajózás	néhány szakaszra és szűk keresztmetszetre vonatkozó tanulmányok készítése és munkálatok; belvízi kikötők:

		hátszági összeköttetések
Constanța	Kikötő	hátszági összeköttetések

b) A törzshálózat egyéb szakaszai

Szófiától Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság határáig	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Szófiától a szerb határig	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Temesvár – szerb határ	Határon átnyúló szakasz	Vasút	Tanulmányok készítése folyamatban
München – Prága	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése
Nürnberg – Prága	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése
Wrocław – Drezda	Határon átnyúló szakasz	Vasút	korszerűsítés
Wrocław – Prága	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése
Graz – Maribor – Pragersko	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése
Botteni folyosó: Lulea – Oulu	Határon átnyúló szakasz	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Északnyugat-Spanyolország és Portugália	Szűk keresztmetszet	Vasút	munkálatok folyamatban
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Szűk keresztmetszet	Vasút	tanulmányok készítése
Halle – Lipcse – Nürnberg	Szűk keresztmetszet	Vasút	munkálatok folyamatban, 2017-re kell befejezni
Egnathia vasútvonal	Szűk keresztmetszet	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Dunkerque – Lille belvízi hajóutak	Szűk keresztmetszet	Belvízi hajózás	tanulmányok készítése folyamatban
Párizs – Lyon párhuzamos nagy sebességű vasútvonal	Szűk keresztmetszet	Vasút	előzetes tanulmányok készítése folyamatban
Sundsvall – Umea – Lulea	Szűk keresztmetszet	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Malmö - Göteborg	Más törzshálózat	Vasút	munkálatok

Botteni-öböl – Kiruna – norvég határ	Más törzshálózat	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok
Vasúti összeköttetés: Shannon – Cork – Dublin	Más törzshálózat	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Vasúti összeköttetés Wilhelmshavenbe és Bremerhavenbe	Más törzshálózat	Vasút	tanulmányok készítése folyamatban
Zilina – ukrán határ	Más törzshálózat	Vasút	korszerűsítés
Ventspils – Riga – orosz határ	Más törzshálózat	Vasút	korszerűsítés
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – fehérorosz határ	Más törzshálózat	Vasút	korszerűsítés, repülőtéri összeköttetés
Katowice – Wroclaw – német határ	Más törzshálózat	Vasút	korszerűsítés
Marseille – Toulon – Nizza – olasz határ	Más törzshálózat	Vasút	nagy sebességű szakaszra vonatkozó tanulmányok készítése
Bordeaux – Toulouse	Más törzshálózat	Vasút	nagy sebességű szakaszra vonatkozó tanulmányok készítése
Tampere – Oulu	Más törzshálózat	Vasút	szakaszok korszerűsítése
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Más törzshálózat	Vasút	tanulmányok készítése és munkálatok

II. RÉSZ: AZ ENERGETIKA TERÜLETÉN TERVEZETT INFRASTRUKTURÁLIS KIEMELT FOLYOSÓK ÉS TERÜLETEK FELSOROLÁSA

a) Kiemelt folyosók		
	Célkitűzés	Érintett tagállamok
1. Északi-tengeri part menti hálózat („NSOG”)	Integrált part menti villamosenergia-hálózat az Északi-tengeren, az Ír-tengeren, a La Manche-csatornán, a Balti-tengeren és a határos tengereken a part menti megújuló energiaforrásokból származó villamos energia a fogyasztási és tárolási központokba történő szállításához és a határokon átnyúló villamosenergia-kereskedelem fokozásához	Belgium, Dánia, Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Németország, Svédország,
2. Észak-déli villamosenergia-ellátási összeköttetések Délnyugat-Európában („NSI West Electricity”)	Összeköttetések kialakítása a régióban található tagállamok között és mediterrán harmadik országokkal, főként a megújuló energiaforrásokból származó villamos energia integrálása céljából	Belgium, Franciaország, Németország, Írország, Olaszország, Luxembourg, Hollandia, Málta, Portugália, Spanyolország, Egyesült Királyság

3. Észak-déli gázellátási összeköttetések Nyugat-Európában („ NSI West Gas ”)	Az összeköttetési kapacitás növelése az észak-déli irányú gázáramlás számára Nyugat-Európában, a szállítási útvonalak további diverzifikálása és a gáz rövid távú szállíthatóságának fokozása céljából	Belgium, Írország, Luxembourg, Franciaország, Németország, Olaszország, Málta, Hollandia, Portugália, Spanyolország, Egyesült Királyság
4. Észak-déli villamosenergia-ellátási összeköttetések Kelet-Közép- és Délkelet-Európában („ NSI East Electricity ”):	Az észak-déli és kelet-nyugati irányú összeköttetések és szárazföldi vezetékek megerősítése a belső piac megvalósítása és a megújuló energiaforrásokból származó áramtermelés integrálása érdekében	Ausztria, Bulgária, Ciprus, Csehország, Németország, Görögország, Magyarország, Olaszország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, Szlovénia
5. Észak-déli gázellátási összeköttetések Kelet-Közép- és Délkelet-Európában („ NSI East Gas ”):	A regionális gázellátási összeköttetések megerősítése a balti-tengeri régió, az Adriai-, az Égei- és a Fekete-tenger között, főként a diverzifikáció és a gázellátás biztonságának fokozása érdekében	Ausztria, Bulgária, Csehország, Ciprus, Németország, Görögország, Magyarország, Olaszország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, Szlovénia
6. A balti energiapiac összekapcsolásának terve a villamosenergia-ellátás területén	Összeköttetések kialakítása a balti-tengeri régióban	Dánia, Észtország, Finnország, Németország, Lettország, Litvánia,

(„ BEMIP Electricity ”):	található tagállamok között és a belső hálózati infrastruktúrák ennek megfelelő megerősítése, a balti államok elszigeteltségének megszüntetése és a régióban a piaci integráció elősegítése érdekében	Lengyelország, Svédország
7. A balti energiapiac összekapcsolásának terve a gázellátás területén („ BEMIP Gas ”):	A három balti állam és Finnország elszigeteltségének megszüntetése az egyetlen beszállítótól való függőség megszüntetésével, és az ellátás diverzifikációjának növelése a balti-tengeri régióban	Dánia, Észtország, Finnország, Németország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Svédország
8. Déli gázszállítási folyosó („ SGC ”):	Gázszállítás a Kaszpi-medencéből, Közép-Ázsiából és a Közel-Keletről az Unióba, a gázellátás diverzifikációjának növelése érdekében	Ausztria, Bulgária, Csehország, Ciprus, Franciaország, Németország, Görögország, Magyarország, Olaszország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

b) Kiemelt területek

	Célkitűzés	Érintett tagállamok
Intelligens hálózatok kiépítése:	Az intelligens hálózati technológiák uniós alkalmazásának felgyorsítása a villamosenergia-hálózathoz csatlakozó összes felhasználó magatartásának és fellépéseinek hatékony integrálása érdekében	mind
Villamosenergia-szupersztrádák	Az első villamosenergia-szupersztrádák kiépítése 2020-ig, az Unió egész területére kiterjedő villamosenergia-szupersztrádák megépítése céljából	mind
Határokon átnyúló szén-dioxid-hálózat	A tagállamok közötti szén-dioxid-szállítási infrastruktúra kiépítésének előkészítése a szén-dioxid-leválasztás és -tárolás alkalmazása érdekében	mind

III. RÉSZ: A TÁVKÖZLÉS TERÜLETÉN MEGHATÁROZOTT TERVEZETT PRIORITÁSOK ÉS TÁMOGATÁSI TERÜLETEK FELSOROLÁSA

a) Horizontális prioritások

Innovatív irányítás, feltérképezés és szolgáltatások	Technikai segítségnyújtásra és projekt-replikációra vonatkozó intézkedések, amennyiben a megvalósításhoz és irányításhoz szükséges, beleértve a projektek és beruházások tervezését és megvalósíthatósági tanulmányok készítését is. A páneurópai széles sávú infrastruktúra feltérképezésével kialakul majd a releváns helyszínek folyamatos részletes fizikai felmérése és dokumentációja, a szolgalmi jogok elemzése, a meglévő létesítmények korszerűsítési potenciáljainak értékelése stb. Környezeti hatásvizsgálat készítése, figyelembe véve az éghajlatváltozás enyhítésének és a hozzá történő alkalmazkodásnak a szükségleteit, valamint a katasztrófákkal szembeni reagáló képességet.
Támogató fellépések és egyéb technikai támogató intézkedések	A közös érdekű projektek végrehajtásának előkészítéséhez szükséges fellépések, valamint az ehhez a célhoz hozzájáruló fellépések, beleértve az előkészületi, megvalósíthatósági, értékelő és hitelesítő tanulmányokat, valamint minden más támogató intézkedést, beleértve a projekt meghatározásához és teljes körű végrehajtásához szükséges intézkedéseket.

b) Széles sávú hálózatok

A széles sáv kiépítése terén a támogatás hozzájárul az intelligens és inkluzív növekedéshez a széles sávú projektek kiegyensúlyozott és földrajzilag diverzifikált portfóliójának kiépítése révén, beleértve a 30 Mbps és a 100 Mbps-t meghaladó projekteket is, a városi, külvárosi és vidéki projektekkel együtt, valamennyi tagállamban a kielégítő szintű csatlakozás megvalósításához.

A támogatás jellemzői	Leírás
A széles sávú hálózatok kiépítése terén a	támogatják a széles sávú hálózatokkal

támogatásnak a következőket kell tartalmaznia:	kapcsolatos olyan beruházásokat, amelyek képesek megvalósítani a 2020-as digitális menetrendben meghatározott célt, azaz a 30 Mbps sebességű teljes lefedettséget; vagy
	támogatják a széles sávú hálózatokkal kapcsolatos olyan beruházásokat, amelyek képesek megvalósítani a 2020-as digitális menetrendben meghatározott célt, és eléri, hogy a háztartások legalább 50 %-a előfizessen 100 Mbps-nál nagyobb sebességű szolgáltatásra;
A széles sávú hálózatok kiépítése terén a támogatásoknak a következő egy vagy több elemet kell tartalmazniuk:	Passzív fizikai infrastruktúra működtetése vagy kombinált passzív és aktív infrastruktúra, valamint kiegészítő infrastrukturális elemek működtetése, az ilyen infrastruktúra üzemeltetéséhez szükséges szolgáltatásokkal együtt;
	Kapcsolódó létesítmények és kapcsolódó szolgáltatások, mint például épülethuzalozás, antennák, tornyok és egyéb tartószerkezetek, csatornák, vezetékcsonalok, antennatornyok, ellenőrzőaknak és szekrények;
	A telepített széles sávú hálózatok és más közüzemi hálózatok (energia, közlekedés, vízellátás, szennyvíz stb.) közötti, különösen az intelligens villamosenergia-elosztással kapcsolatos potenciális szinergiák kihasználása.

c) Digitális szolgáltatási infrastruktúrák

A digitális szolgáltatási infrastruktúrák területén a következő cselekvési területek részesülnek támogatásban.

Digitális szolgáltatás	Leírás
<i>Transzeurópai nagy sebességű gerinchálózati összeköttetések a közigazgatás számára</i>	Olyan transzeurópai gerinchálózati közszolgáltatási infrastruktúra, amely gyors összeköttetést biztosít a közintézmények között, például a közigazgatás, a kultúra, az oktatás és az egészségügy területén.
<i>Határokon átnyúló e-kormányzati szolgáltatásnyújtás</i>	Olyan szabványosított, határokon átnyúló és felhasználóbarát interakciós platformok,

	amelyek biztosítják a hatékonyságot az egész gazdaságban és a közszférában egyaránt, valamint hozzájárulnak az egységes piac megteremtéséhez. E platformok lehetővé teszik az elektronikus közbeszerzések lebonyolítását, online egészségügyi szolgáltatások nyújtását, szabványosított üzleti beszámolók készítését, igazságügyi információk elektronikus úton történő cseréjét, transzeurópai online cégnyilvántartást, vállalkozások számára e-kormányzati szolgáltatások, például transzeurópai online cégnyilvántartás nyújtását.
<i>A közszféra információinak és többnyelvű szolgáltatásoknak az elérhetővé tétele</i>	Az európai kulturális források nagyméretű gyűjteményeinek digitalizálása, előmozdítva ezek harmadik fél által történő újbóli felhasználását. Az EU-ban a közszféra nyilvánosságra hozható adataihoz az újbóli felhasználás céljából történő teljes körű hozzáférés megvalósítása 2020-ig. Annak lehetővé tétele, hogy az EU-ban működő bármely vállalkozás által saját nyelvén nyújtott online szolgáltatások könnyen elérhetővé és felhasználhatóvá váljanak az EU minden hivatalos nyelvén.
<i>Védelem és biztonság</i>	Közös használatú számítástechnikai eszközök, adatbázisok és szoftvereszközök alkalmazása a tagállamokban található biztonságosabb internet központokban, valamint back-office szolgáltatások nyújtása a szexuális zaklatást ábrázoló tartalmak bejelentésének kezelésére. Kritikus szolgáltatási infrastruktúrák, többek között az európai szintű felkészülési, információ-megosztási, koordinációs és válaszadási képesség javítása érdekében kifejlesztett és telepített kommunikációs csatornák és platformok kiépítése.

<i>Információs és kommunikációs technológiai megoldások alkalmazása intelligens energiahálózatokban és intelligens energetikai szolgáltatások biztosításához</i>	Az intelligens energetikai szolgáltatások területén a korszerű információs és kommunikációs technológiák alkalmazása, aminek célja az állampolgárok (energiatermelők és -fogyasztók egyaránt), energiaszolgáltatók és hatóságok igényeinek kielégítése.
--	--

A JAVASLATOT KÍSÉRŐ PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az európai összekapcsolódási eszköz létrehozásáról

1.2. A tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)⁴⁸

06 Mobilitás és közlekedés
32 Energia
09 Információs társadalom és média
13 Regionális szakpolitika

1.3. A javaslat/kezdemenyezés típusa

X A javaslat/kezdemenyezés új fellépésre irányul

☐ A javaslat/kezdemenyezés kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új fellépésre irányul⁴⁹

☐ A javaslat/kezdemenyezés jelenlegi fellépés meghosszabbítására irányul

☐ A javaslat/kezdemenyezés új intézkedésnek megfelelően módosított fellépésre irányul

1.4. Célkitűzések

1.4.1. A javaslat/kezdemenyezés által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzés(ek)

1. fejezet Intelligens és inkluzív növekedés

Az EÖE az alábbi általános célkitűzések megvalósítására törekszik az energetikai, a közlekedési és a távközlési ágazatban:

a) hozzájárul az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéshez korszerű és nagy teljesítményű transzeurópai hálózatok kiépítésével, ezzel további hasznot hozva az egész Európai Unió számára a versenyképesség és a gazdasági, társadalmi és területi kohézió szempontjából az egységes piacon, továbbá a magán- és állami beruházások számára kedvezőbb környezetet teremt a pénzügyi eszközök és a közvetlen uniós támogatás ötvözése és az ágazatok közötti szinergiák kiaknázása révén.

⁴⁸

ABM: tevékenységalapú irányítás – ABB: tevékenységalapú költségvetés-tervezés

⁴⁹

A költségvetési rendelet 49. cikke (6) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

b) lehetővé teszi az Európai Unió célkitűzéseinek teljesítését, azaz az üvegházhatású gázok kibocsátásának 20 %-os csökkentését, az energiahatékonyság 20 %-os növelését és a megújuló energia arányának 20 %-ra növelését 2020-ig, ugyanakkor biztosítva a tagállamok közötti szolidaritást.

1.4.2. Meghatározott célkitűzés(ek) és a tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenységek

Az EÖE az alábbi egyedi célkitűzések megvalósítására törekszik a közlekedési, az energetikai és a távközlési ágazatban:

1. A közlekedés területén:

- a) szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó kapcsolódási pontok áthidalása;
- b) fenntartható és hatékony közlekedés hosszú távon való biztosítása;
- c) a közlekedési módok integrációjának és összekapcsolódásának optimalizálása, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának, biztonságának és biztonságosságának fejlesztése.

2. Az energetika területén:

- a) a belső energiapiac további integrálásának, illetve a villamosenergia- és gázhálózatok határokon átnyúló átjárhatóságának előmozdítása, többek között annak biztosításával, hogy egyik tagállam sem szigetelődik el az európai hálózatoktól;
- b) az Unió ellátásbiztonságának javítása;
- c) hozzájárulás a fenntartható fejlődéshez és a környezet védelméhez, különösen a megújuló forrásból származó energia elosztóhálózatokba való integrálásának erősítésével és **szén-dioxid-hálózatok kiépítésével**.

3. A távközlési hálózatok területén:

- a) gyors és szupergyors széles sávú hálózatok kiépítésének felgyorsítása és azok alkalmazásának elterjesztése, többek között a kis és közepes vállalkozások között;
- b) az online nemzeti közszolgálati hálózatok összekapcsolódásának és átjárhatóságának, valamint e hálózatok elérhetőségének előmozdítása.

Az ABM/ABB keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettek/az érintett célcsoportokra.

Általános társadalmi, gazdasági és környezeti hatások:

Az EÖE sikeres végrehajtása felgyorsítja a nagy teljesítményű infrastruktúra kiépítését az EU-ban a közlekedés, az energia, az információs és kommunikációs technológiák területén, ezzel hozzájárul az EU 2020 stratégiájával összefüggő energia- és éghajlat-változási célok eléréséhez és az Európai Unió fenntartható versenyképességének megvalósításához. Az EÖE szerinti működési szabályok elősegítik a fellépések végrehajtását, és ösztönzik az uniós költségvetési hozzájárulások maximális kihasználását állami és magánberuházások projektekbe történő bevonására. Ezenkívül, az európai uniós hozzájárulással létrehozott pénzügyi eszközök segítségével az európai jelentőségű infrastruktúrák vonzó beruházási eszközt fognak jelenteni az európai és az Európán kívüli intézményi befektetők számára.

Ágazatspecifikus hatások:

Közlekedés:

A transzeurópai törzshálózat folyosóinak felgyorsított megvalósítása elősegíti az Unió jobb közlekedési infrastrukturális lefedettségét, a közlekedési módok közötti átváltást és a komodalitást. A hálózat részét képező, innovatív információs és irányítási rendszerek támogatni fogják a logisztikai funkciókat, az intermodális integrációt és a fenntartható üzemeltetést a felhasználók igényei szerinti, versenyképes szállítási láncok kialakítása érdekében. A torlódások és az utazási idő jelentős csökkenésével javulni fog a közlekedési rendszer hatékonysága.

Energia:

A kiemelt energia-infrastrukturális folyosók és térségek kialakítása és kiépítése előmozdítja többek között az alábbiakat:

- a megújuló energiaforrások kiterjedt alkalmazása,
- az energiaszállítás optimalizálása uniós szinten
- az ellátás biztonsága

Távközlés:

- a széles sávú internetkapcsolattal rendelkező állampolgárok számának növelése
- átjárható digitális szolgáltatási infrastruktúrák elérhetősége, és különösen az intelligens villamosenergia-elosztással kapcsolatos szolgáltatások elérhetősége
- a digitális infrastruktúrákba történő magán- és további közberuházások mobilizálása

Az IKT-re vonatkozóan egy OECD-tanulmány kimutatta, hogy bármely adott évben a széles sávú szolgáltatások elterjedtségének tíz százalékos növekedése a munkatermelékenységben 1,5 százalékos növekedést eredményez a következő öt évben⁵⁰.

Az Európai Bizottság által készített metatanulmány becslése szerint egész Európa hozzákapcsolása a nagy sebességű széles sávú internethez mintegy 3,99 millió munkahelyet teremtené az EU 27 tagállamában. Ez az elemzés azt is kimutatta, hogy a széles sávú szolgáltatásokkal kapcsolatos beruházás eredményeként jelentkező átlagos GDP-növekedés 7,03 százalék. Ez 862,47 milliárdos GDP-növekedést tenne ki az EU27-ben. Emellett, egy OECD-tanulmány⁵¹ szerint a kormányzatok tízéves megtérülést érnének el egy nemzeti, pontok közötti, nyílt hozzáférésű FTTH-hálózat teljes körű finanszírozásával.

1.4.4. Mérföldkövek és célok bemutatása:

Közlekedés:

1. általános célkitűzés	Hozzájárulás az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéshez		
Mutató	Jelenlegi helyzet	Mérföldkő 2017	Hosszú távú cél 2020-ig
Magán- és közberuházások mértéke a közös érdekű projektekben		280 milliárd eurós beruházás megvalósulása a teljes TEN-T hálózat tekintetében, amelyből 140 milliárd eurót a törzshálózatokra kell fordítani.	500 milliárd eurós beruházás megvalósulása a teljes TEN-T hálózat tekintetében, amelyből 250 milliárd eurót a törzshálózatokra kell fordítani.
Magán- és közberuházások mértéke az e rendelet szerinti pénzügyi eszközök révén megvalósított közös érdekű projektekben		15 milliárd euro értékű magánberuházás megvalósítása a teljes TEN-T hálózat tekintetében.	40 milliárd euro értékű magánberuházás megvalósulása a teljes TEN-T hálózat tekintetében.

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche, and 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. Elérhető: http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en – 2011. május 17-i állapot szerint

2. általános célkitűzés	A 20-20-20 célok elérésének lehetővé tétele az EU számára		
Mutató	Jelenlegi helyzet	Mérföldkő 2017	Hosszú távú cél
Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése	(*)	(*)	(*)
Az energiahatékonyság javítása	(*)	(*)	(*)
A megújuló energia aránya	(*)	(*)	(*)

(*) Még nem állnak rendelkezésre adatok, mivel a módszert még ki kell dolgozni.

1. egyedi célkitűzés a közlekedés területén	Szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó kapcsolódási pontok áthidalása		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő 2017	Cél
Új és továbbfejlesztett határokon átnyúló összeköttetések száma	Vasút: 36 (további fejlesztést igényel)	6	14
Megszüntetett szűk keresztmetszetek a közlekedési útvonalakon	Vasút: 30 (további fejlesztést igényel) IWW: 14	4 1	10 3

2. egyedi célkitűzés a közlekedés területén	Fenntartható és hatékony közlekedés hosszú távon való biztosítása		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő 2017	Cél 2020

A hagyományos vasútvonalak TEN-T hálózatának hossza az EU-27 területén (km-ben)	81230 (2005)	74071	71490
A nagy sebességű vasútvonalak TEN-T hálózatának hossza az EU-27 területén (km-ben)	10733 (2010)	20022	23198
Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése	(*)	(*)	(*)
Az energiahatékonyság javítása	(*)	(*)	(*)

(*) Még nem állnak rendelkezésre adatok, mivel a módszert még ki kell dolgozni.

3. egyedi célkitűzés a közlekedés területén	A közlekedési módok integrációjának és összekapcsolódásának optimalizálása, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának fejlesztése.		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény (meglévő összeköttetések)	Mérföldkő 2017	Cél
A vasúthálózattal összekötött kikötők száma (az összesen 82 kikötőből)	27	41	54
A vasúthálózattal összekötött repülőterek száma (az összesen 37 repülőtérből)	12	18	24

Energia:

1. általános célkitűzés	Hozzájárulás az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéshez		
Mutató	Jelenlegi helyzet	Mérföldkő	Hosszú távú cél

		2017	
Magán- és közberuházások mértéke a közös érdekű projektekben	0	200 milliárd	200 milliárd
Magán- és közberuházások mértéke az EÖE által támogatott közös érdekű projektekben	0	30-60 milliárd	30-60 milliárd

2. általános célkitűzés	Az EU 20-20-20 célkitűzésének elérése		
Mutató	Jelenlegi helyzet	Mérföldkő 2017	Hosszú távú cél
Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése	(*)	(*)	(*)
Az energiahatékonyság javítása	A szabályozás nélküli forgatókönyvhöz képest 6 % körüli energiamegtakarítás	A szabályozás nélküli forgatókönyvhöz képest 14 %-os energiamegtakarítás	20%-os energiamegtakarítás
A megújuló energia aránya	A megújuló energiaforrások 10 %-os aránya a teljes energiafogyasztásban	A megújuló energiaforrások 15 %-os aránya a teljes energiafogyasztásban	A megújuló energiaforrások 20 %-os aránya a teljes energiafogyasztásban

(*) Az adatok az energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokban meghatározott módszer végrehajtását követően állnak majd rendelkezésre.

1. egyedi célkitűzés az energetika területén	A belső energiapiac további integrációjának és a villamosenergia- és gázhálózatok határokon átnyúló átjárhatóságának előmozdítása		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő	Cél
A tagállami hálózatok hatékony összekapcsolódását és a belső szűk keresztmetszetek megszüntetését biztosító projektek száma	(*)	(*)	(*)

(*) Az adatok az energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokban meghatározott módszer végrehajtását követően állnak majd rendelkezésre.

2. egyedi célkitűzés az energetika területén	Az Unió ellátásbiztonságának javítása		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő 2017	Cél
A rendszer ellenálló képességének alakulása	Gáz: N-1 (9 tagállam nem teljesíti az N-1-t)	Gáz: mind a 27 uniós tagállam teljesíti az N-1-t	Gáz: mind a 27 uniós tagállam 100 %-ban teljesíti az N-1-t
A rendszerműveletek biztonsága	(*)	(*)	(*)
Az ellátási források diverzifikálását lehetővé tévő, alternatív forrásokat és ellátási útvonalat kínáló projektek száma	A cseppfolyósított földgáz (LNG) mellett az EU 3 főbb gázellátási forrással rendelkezik		A cseppfolyósított földgáz (LNG) mellett az EU minimum 5 nagyobb gázellátási forrással rendelkezik

(*) Az adatok az energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokban meghatározott módszer végrehajtását követően állnak majd rendelkezésre.

3. egyedi célkitűzés az energetika területén	Hozzájárulás a fenntartható fejlődéshez és a környezetvédelemhez		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő 2017	Cél
A megújuló energia elszállítása az energiatermelés helyszínétől a főbb fogyasztási központokig és tároló helyszínéig	(*)	(*)	(*)
Az EÖE támogatásában részesülő projektek megvalósításával megakadályozott széndioxid-kibocsátás mértéke	(*)	(*)	(*)

(*) Az adatok az energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokban meghatározott módszer végrehajtását követően állnak majd rendelkezésre.

Távközlés:

1. általános célkitűzés	Hozzájárulás az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéshez		
Mutató	Jelenlegi helyzet	Mérföldkő 2017	Hosszú távú cél

Magánberuházás mértéke a gyors és szupergyors széles sávú internethálózat kiépítésében ⁵²			A 2011 és 2020 közötti időszakra előirányzott magánberuházás mértéke: legfeljebb 50 milliárd euró (Szükséges beruházás 2020-ig: 270 milliárd euró)
Magán- és közberuházások mértéke az EÖE által támogatott, gyors és szupergyors széles sávú internethálózat kiépítését célzó közös érdekű projektekben ⁵³	0	16,4 milliárd euró	2020: 45,5 milliárd euró ⁵⁴

1. egyedi célkitűzés a IKT területén	A gyors és szupergyors széles sávú hálózatok alkalmazásának felgyorsítása és azok elterjesztése		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő 2017	Cél
Gyors széles sávú internet lefedettség szintje (≥30 Mbs)	2010 december: a háztartások 28,7 %-a	2017: 60 %	2020: 100 %
A 100 Mbs-nél nagyobb széles sávú internet előfizetések aránya	2010 december: <1 %	2017: 20 %	2020: 50 %

⁵² Az EÖE-től függetlenül és annak támogatása nélkül eszközölt beruházásokra vonatkozó előrejelzés.

⁵³ Ez a mutató az EÖE keretében elérhető eredményeket jelzi előre.

⁵⁴ Ez azt feltételezi, hogy a 6,5 milliárdos EÖE támogatás 7-es faktorú magán- és (egyéb) közberuházásokat ösztönöz.

2. egyedi célkitűzés a IKT területén	Az online nemzeti közszolgálati hálózatok összekapcsolódásának és átjárhatóságának, valamint e hálózatok elérhetőségének előmozdítása		
Mutató	Legutóbbi mért eredmény	Mérföldkő 2017	Cél
Online közszolgálati hálózatot használó magánszemélyek és vállalkozások ⁵⁵	2010: az emberek 41,2 %-a, és a vállalkozások 75,7 %-a	2017: az emberek 50 %-a, és a vállalkozások 85 %-a	2020: az emberek 60 %-a, és a vállalkozások 100 %-a
Határokon átnyúló közszolgáltatások elérhetősége ⁵⁶	nem alkalmazandó	80 %	2020: 100 %

1.4.5. Az eredmények és hatások mutatói

Tüntesse fel a javaslat/kezdemenyezés megvalósításának nyomon követését lehetővé tevő mutatókat.

Az EÖE teljesítményét az alábbi **általános teljesítménymutatókhoz** viszonyítva értékeli:

a) Az a) általános célkitűzés megvalósulását a közös érdekű projektekre fordított magán- és közberuházások mértéke, és különösen az EÖE-rendelet alá tartozó pénzügyi eszközök segítségével megvalósított közös érdekű projektekre fordított magán- és közberuházások mértéke alapján mérik.

b) A b) általános célkitűzés megvalósulását az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenése, az energiahatékonyság javítása és a megújuló energiaforrások használatának 2020-ig elért aránya alapján mérik. Az EÖE teljesítményének mérésekor a következő **ágazatspecifikus teljesítménymutatókat** is figyelembe veszik:

1. A közlekedés területén:

⁵⁵

⁵⁶

A mérések szerint e-kormányzatot használó magánszemélyek és vállalkozások Határokon átnyúló közszolgáltatások: Ezt még nem lehet mérni, mivel a tagállamok továbbra sem végeztek a szolgáltatások jegyzékének összeállításával (a digitális menetrend 91. intézkedése, amelyet 2011 végéig kell teljesíteni).

a) Az a) egyedi célkitűzés megvalósulását azon új és továbbfejlesztett határokon átnyúló összeköttetések és a TEN-T vasúthálózatot és a hajózható belvízi utakat érintő szűk keresztmetszetek megszüntetése alapján mérik, amelyek EÖE-támogatásban részesültek.

b) A b) egyedi célkitűzés megvalósulását az EU-27 területén található vasúthálózat hossza és az EU-27 területén található nagy sebességű vasúthálózat hossza alapján mérik.

c) A c) egyedi célkitűzés megvalósulását a vasúttal összekapcsolt kikötők és repülőterek száma alapján mérik.

2. Az energetika területén:

a) Az a) egyedi célkitűzés megvalósulását a tagállami hálózatok hatékony összekapcsolását és a belső szűk keresztmetszetek megszüntetését biztosító projektek száma alapján mérik.

b) A b) egyedi célkitűzés megvalósulását a rendszer ellenálló képességének alakulása és a rendszerműveletek biztonsága, valamint az ellátási források diverzifikálása, alternatív források és útvonalak biztosítása alapján mérik.

c) A c) egyedi célkitűzés megvalósulását a megújuló energia termelőhelytől a főbb fogyasztási központokig és tárolóhelyekig való továbbítása, valamint az EÖE-támogatásban részesülő projektek indítása révén megakadályozott széndioxid-kibocsátás mértéke alapján mérik.

3. A távközlés területén:

a) Az a) egyedi célkitűzés megvalósulását a széles sávú és szupergyors széles sávú internet lefedettség szintje, valamint a 100 Mbps-nél nagyobb széles sávú internet előfizetéssel rendelkező háztartások száma alapján mérik.

ii. A b) egyedi célkitűzés megvalósulását az online közszolgáltatásokat használó magánszemélyek és vállalkozások százalékos aránya, illetve a határokon átnyúló ilyen szolgáltatások elérhetősége alapján mérik.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indokolása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)

lásd szükségletek Indoklása

„célsokaság”: az egész Európai Unió

1.5.2. Az uniós részvételből adódó többletérték (lásd még az Indokolás 2.3. pontját)

2011. június 29-én a Bizottság elfogadta az Európa 2020 költségvetéséről szóló közleményt (a többéves pénzügyi keretre vonatkozó közlemény), amely a 2010 és 2020 közötti időszakra vonatkozó uniós finanszírozásra vonatkozó elvi álláspontját képviseli. Célja olyan kiemelt területek uniós finanszírozása, amely valódi többletértéket teremt az Unió állampolgárai számára. A többéves pénzügyi keretben szereplő programokat és

eszközöket úgy alakították át, hogy teljesítményük és hatásuk által az Unió legfontosabb szakpolitikai prioritásai tekintetében előrelépést lehessen biztosítani. A többéves pénzügyi keretet különösen a források kiemelt területekre, többek között a páneurópai infrastruktúrára való átcsoportosítása szerint korszerűsítették.

A többéves pénzügyi keretről szóló közlemény kiemelte, hogy a teljes körűen működő egységes piacnak Európát összekötő korszerű, nagy teljesítményű infrastruktúrára van szüksége, főként a közlekedés, az energia és az IKT terén. Ehhez jelentős beruházásokra van szükség mind a közszféra, mind a magánszféra részéről. A becslések szerint mintegy 200 milliárd euróra van szükség a transzeurópai energiahálózatok befejezéséhez csak az energiaszállítás szintjén, 500 milliárd eurót kell befektetni a transzeurópai közlekedési hálózatba, illetve több mint 250 milliárd eurót az IKT-ba a 2014–2020 közötti időszakban.

Elismerve, hogy a szükséges beruházások nagyobbik részét a piac képes vállalni – és kell is, hogy vállalja –, a többéves pénzügyi keretről szóló közlemény kiemelte, hogy az Unió számára többletértéket jelent a finanszírozási források biztosítása a határokon átnyúló páneurópai projektek számára, amelyek a központ és a periféria mindenki számára előnyös összekötését megvalósítják. A tapasztalatok megmutatták, hogy a nemzeti tervezés sosem fogja kellőképpen kiemelt területként kezelni a több országra kiterjedő, határon átnyúló beruházásokat, amelyek biztosítanak az egységes piac számára szükséges infrastruktúrát. Ezenkívül, a gazdasági és pénzügyi válság utáni időszakban a magán- és a közszférából származó finanszírozási források korlátozása jelentős mértékű bizonytalanságot eredményezett a szükséges beruházási igények kielégítésének mértékére nézve. Ez valószínűleg leginkább a transzeurópai jelentőségű projekteket érintette, amelyek különösen nagy összegű, hosszú távú beruházásokat igényelnek a természetükből fakadóan nagyobb műszaki összetettségük, valamint határokon átnyúló koordinációs szükségleteik miatt. A hiányosságok kiküszöbölése érdekében kiegészítő megoldásokat kell találni, hogy magántőkéként lehessen felszabadítani, valamint vissza lehessen állítani a stabil finanszírozási folyamatot a tőke- és bankpiacon keresztül. Az uniós forrásoknak követniük kell a piaci dinamikát, inkább ösztönözniük, semmint helyettesíteniük kell a piaci részvételt az infrastruktúra finanszírozásában. Különösképpen – amint azt a költségvetés felülvizsgálatáról szóló közlemény is kiemelte – az uniós költségvetés lenne a legalkalmasabb arra, hogy a tagállamok által hátrahagyott hiányosságokat pótolja.

Ennek érdekében az európai összekapcsolódási eszköz uniós forrásokat fog biztosítani a valódi uniós többletértéket nyújtó projektek, főként a határokon átnyúló, a szűk keresztmetszeteket kezelő, illetve az EU egésze számára hasznot hozó projektek számára.

Figyelembe véve a szükséges beruházások mértékét, az uniós finanszírozási eszközök, különösen az innovatív finanszírozási eszközök hozzájárulnak a magánszféra részvételének fokozásához, ami a páneurópai infrastruktúra kiépítésének felgyorsításához szükséges.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret számos programot tartalmazott a közlekedési, energia- és távközlési infrastruktúra finanszírozására. Ilyen program volt többek között a TEN-T program, a TEN-E program, a CIP ICT PSP, a Kohéziós Alap, az ERFA, az európai energiaügyi gazdaságélénkítő program és a Marco Polo.

E programok utólagos értékelése során kiderült, hogy az infrastruktúra fejlesztésének ösztönzésével a biztosított uniós pénzügyi támogatás mindhárom ágazatban fontos támogató szerepet játszott. Az értékelések azonban azt is kiemelték, hogy a TEN finanszírozására vonatkozó korábbi politikák nem helyesbítették kellőképpen a jelenlegi helyzetet meghatározó piaci/szabályozási hibákat, és nem eredményezték a költséghatékonyság növekedését.

Az infrastruktúra fejlesztését nehezíti a programok és a finanszírozási eszközök széttagoltsága, valamint a jelenlegi finanszírozási feltételek jelentős heterogenitása az infrastrukturális ágazatok egészében és azokon belül egyaránt, ami átfedésekhez, finanszírozási hiányokhoz és a szinergiák nem megfelelő kiaknázásához vezet. Az eltérő jogosultsági és irányítási szabályok, az egymást átfedő célkitűzések, de gyengén, ha egyáltalán koordinált prioritások bonyolítják a végrehajtást és csökkentik a pénzügyi segítségnyújtás hatékonyságát. Ugyanazon ágazaton belül különféle finanszírozási források elérhetősége szintén „forrásvásárláshoz” vezet, amikor ugyanazt a projektpályázatot megpróbálják újra benyújtani, ha azt a programok egyikében nem fogadták el.

Ezen túlmenően az összeurópai infrastruktúra támogatása az érintett ágazatokban az alábbiakkal javítható:

- összpontosítás valódi uniós többletértéket nyújtó projektekre, nevezetesen határokon átnyúló projektekre, szűk keresztmetszeteket kezelő projektekre vagy az Európai Unió egésze számára hasznot hozó projektekre két vagy három ágazat szinergiáinak kihasználásával.
- az uniós finanszírozás tőkeáttételi hatásának fokozása: A tényleges társfinanszírozási arányok gyakran túl alacsonyak ahhoz, hogy ösztönözzék a projektfejlesztést.
- a magánszféra részvételének további ösztönzése pénzügyi eszközök alkalmazásával a például a kockázat-megosztási pénzügyi mechanizmus (RSFF) esetében rendkívül hatékonynak és eredményesnek bizonyuló támogatások mellett.
- a finanszírozási szabályok és eljárások egyszerűsítése.

Az EÖE egy csomagba rendezi a három ágazatnak szánt pénzügyi eszközöket, így jobban lehet kezelni a fent említett széttagoltságból eredő hiányosságokat, világosan meghatározza a finanszírozási prioritásokat, jobban célzott finanszírozási arányokat javasol, és új pénzügyi eszközök bevezetésével szélesíti a finanszírozási eszközök körét annak érdekében, hogy ösztönözze a magánszférából származó finanszírozási források növelését.

1.5.4. Koherencia és lehetséges szinergia egyéb pénzügyi eszközökkel

Az EÖE belső koherenciája:

Az EÖE-rendeletnek egyensúlyt kell teremtenie egyrészt a finanszírozási szabályok és feltételek egyszerűsítése és kiigazítása, másrészt az ágazati szakpolitikai célkitűzések betartása között.

Az EÖE-rendelet meghatározza azon transzeurópai hálózatok uniós pénzügyi támogatásának feltételeit, módszereit és eljárásait, amelyekre vonatkozóan három különálló ágazati iránymutatást fognak elfogadni európai parlamenti és tanácsi rendelet formájában.

Megvalósult a teljes koherencia a jelenlegi és a jövőbeli költségvetési rendelettel. Az esetleges kivételeket a jogi szövegek engedélyezik.

Szinergia egyéb releváns eszközökkel:

A javasolt kezdeményezés teljes összhangban van a 2011. évi többéves pénzügyi keretről szóló közleménnyel és annak kísérő dokumentumával. Az EU 2020 stratégia, az uniós költségvetés felülvizsgálata, az egységes piaci intézkedéscsomag és a többéves pénzügyi keretről szóló közlemény biztosítja a háttérrel a javasolt kezdeményezéshez, amelynek célkitűzései tükrözik a fent említett horizontális politikák célkitűzéseit. A Kohéziós Alap és az ERFA továbbra is rendelkezésre áll a decentralizált irányítás alatt álló alapvető és átfogó közlekedési infrastruktúra, az IKT- és az energiaelosztási hálózatok finanszírozására.

1.6. Időtartam és pénzügyi hatás

☒ A javaslat/kezdeményezés **korlátozott időtartamra** vonatkozik

- ☒ A javaslat/kezdeményezés időtartama: 2014. január 1-jétől 2020. december 31-ig

- ☒ A pénzügyi hatás 2014-től 2030-ig tart

☐ A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik

- Beindítási időszak: ÉÉÉÉ-től ÉÉÉÉ-ig,
- azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)⁵⁷

☒ A Bizottság **centralizált, közvetlen irányítása**

☒ **Centralizált közvetett irányítás** a következőknek történő hatáskör-átruházással:

- ☒ végrehajtó ügynökségek
- ☒ a Községek által létrehozott szervek⁵⁸
- ☒ tagállami közigazgatási /közfeladatot ellátó szervek
- ☐ Az Európai Unióról szóló szerződés V. címe értelmében külön fellépések végrehajtásával megbízott, a költségvetési rendelet 49. cikke szerinti vonatkozó jogalapot megteremtő jogi aktusban meghatározott személyek

☐ **Megosztott irányítás** a tagállamokkal

☐ **Decentralizált irányítás** harmadik országokkal

☒ **Közös irányítás** nemzetközi szervezetekkel (*alábbiak szerint*)

Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.

Megjegyzések

A támogatásokat (az összes ágazat vagy egyes ágazatok számára, további döntésektől függően) meglévő vagy jövőbeli végrehajtó ügynökség vagy ügynökségek hajtja, illetve hajtják végre.

További feladatokat lehet bízni az EBB-re, az EBA-ra vagy más pénzügyi intézményekre, nemzetközi szervezetekre (pl. az Eurocontrolra), közfeladatot ellátó testületekre vagy a KR 185. cikkében említett szervekre (pl. ACER) bízni (az átdolgozott KR 200. és 201. cikke).

⁵⁷ Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletben szereplő megfelelő hivatkozások megtalálhatók a Költségvetési Főigazgatóság honlapján: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html
⁵⁸ A költségvetési rendelet 185. cikkében említett szervek.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Ismertesse a rendelkezések gyakoriságát és feltételeit

A folyamatban lévő programot az EÖE-rendelet közbenső értékelése révén követik nyomon, beleértve a teljesítmény felülvizsgálatát. Ezenkívül a többéves munkaprogramok féldíós felülvizsgálatát is elvégzik.

A tagállamokkal és a kedvezményezettekkel szoros együttműködésben végzett utólagos értékelés megvizsgálja az EÖE eredményességét és hatékonyságát, valamint a gazdasági, társadalmi és területi kohézióra gyakorolt hatását, illetve hozzájárulását az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéssel kapcsolatos uniós prioritásokhoz.

Az EÖE-javaslat lehetőséget biztosít a projektek végrehajtási módjának, valamint megvalósításuk hatásának értékelésére annak érdekében, hogy eldönthessék, hogy a meghatározott célkitűzések, beleértve a környezetvédelemmel kapcsolatos célkitűzéseket is, teljesültek-e.

A fellépések szintjén a kedvezményezettek rendszeresen, a megállapodásokban/határozatokban meghatározott feltételek szerint jelentéseket készítenek a végrehajtandó fellépésekről. Az EÖE-rendelet továbbá lehetőséget biztosít arra, hogy a tagállamoktól kérjék a fellépések és a kapcsolódó projektek külön értékelését.

2.2. Irányítási és ellenőrzési rendszer

2.2.1. Felismert kockázat(ok)

- a projekt végrehajtásának késedelme
- az uniós pénzügyi támogatás hibás irányítása a kedvezményezettek által
- a pénzügyi eszközök elégtelen piaci kihasználtsága ...
- a piaci feltételek változása az idő előrehaladtával

2.2.2. Tervezett ellenőrzési mód(ok)

Az EÖE végrehajtására leginkább központosított módon, a Bizottság közvetlen vagy közvetett irányítása mellett kerül sor. Bizonyos esetekben közös irányításra kerülhet sor. A támogatások tekintetében a belső ellenőrzési rendszer főbb elemeit a javasolt támogatások kiválasztására és értékelésére vonatkozó eljárások (előzetes ellenőrzések), a technikai jellegű és pénzügyi tranzakcióknak a projekt irányítása során, a jelentések és a kedvezményezettek utólagos ellenőrzése alapján történő ellenőrzése alkotják

A támogatások ellenőrzésének módszerét illetően jelentősebb változás nem várható. Becslésünk szerint az EÖE hasonló kockázati jellemzőkkel rendelkezik és hasonló ellenőrzési politika kerül alkalmazásra. Ezért megítélésünk szerint a nem-megfelelőség várható szintje

hasnólóan alakul majd a TEN-TEA esetében a TEN-T projektek irányítása során tapasztaltakhoz, nevezetesen:

Az ellenőrzések során alkalmazott mintavételi módszer részben véletlenszerű, részben kockázatalapú megközelítésen alapul. A feltárt hibaarányok (a teljesített kifizetések százalékában kifejezett ajánlott pénzügyi kiigazítások) 2009-ben és 2010-ben nem érték el az 1 %-ot. Ez bizonyos mértékben az előzetes pénzmozgással kapcsolatos tapasztalatok megosztásának köszönhető (a 2008. és 2009. évi ellenőrzések során és a csalások megakadályozására szolgáló technikákkal kapcsolatban nyert tapasztalatokról szóló ülésen). A kisebb méret, illetve az ellenőrzések során alkalmazott véletlenszerű és kockázatalapú mintavételezés kombinációja miatt azonban a hibaarányok extrapolációja a TEN-TEA keretében kezelt többi projekttel nem lehetséges.

Az EÖE szerinti fellépéseket végrehajtó megállapodások és határozatok az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek csalással és egyéb szabálytalanságokkal szembeni védelmében a Bizottság által végzett helyszíni ellenőrzésekről és vizsgálatokról szóló, 1996. november 11-i 2185/96/Euratom, EK tanácsi rendeletben és az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben megállapított eljárásokkal összhangban rendelkeznek a Bizottság vagy a Bizottság meghatalmazottja felügyelettel és pénzügyi ellenőrzéssel kapcsolatos jogköréről, a Számvevőszék által végzendő ellenőrzésekről, valamint az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által végzett helyszíni ellenőrzésekről.

A pénzügyi eszközök végrehajtását illetően, feladatokkal megbízott szervezettel vagy más részt vevő pénzügyi intézményekkel kötött minden megállapodás kifejezetten rendelkezik arról, hogy a Bizottság és a Számvevőszék gyakorolja a dokumentumok, telephelyek és – akár elektronikus hordozóeszközökön tárolt – információk ellenőrzésének jogát az uniós támogatásban részesülő valamennyi harmadik félnél.

2.2.3. Az ellenőrzések jellege és intenzitása

Az ellenőrzések összefoglalása	Összeg millió euróban	Kedvezményezettek száma: tranzakciók (az összes %-ában)	Ellenőrzés mélysége * (1–4 közötti pontszám)	Lefedettségi (érték %-a)
Fellépések irányítása az értékeléstől az utólagos ellenőrzésekig	371**	1) összes projekt globális nyomon követése: 100 %	1	100 %
		2) kiválasztott projektek ellenőrzése: 5 %	4	10 %

(**) hozzávetőleges adat a következő alapján: 9,9 millió euró x 7 x 6, ahol:

- 9,9 millió euró: a TEN-TEA éves adminisztratív költsége 8 000 millió euró operatív előirányzat esetén
- 7: a többéves pénzügyi keret éveinek száma

- 6: szorzó az 50 000 millió euró összegű EÖE-keret eléréséhez

2.3. A csalások és szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket.

A Bizottság a 2988/95/EK, Euratom tanácsi rendelettel, a 2185/96/Euratom, EK tanácsi rendelettel és az 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban gondoskodik arról, hogy az e rendelet alapján finanszírozott fellépések végrehajtása során az Unió pénzügyi érdekeit a csalással, a korrupcióval és az egyéb jogellenes tevékenységekkel szemben megelőző intézkedések, továbbá hatékony ellenőrzés, a jogosulatlanul kifizetett összegek visszakövetelése, valamint – szabálytalanság észlelése esetén – hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók védjék.

A Bizottság vagy képviselői, valamint a Számvevőszék jogosult auditálásra dokumentumok alapján vagy a helyszínen folytatott vizsgálatok révén minden olyan, támogatásban részesülő kedvezményezettnél, vállalkozónál és alvállalkozónál, akik uniós támogatásban részesültek.

Az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) engedélyt kap arra, hogy a 2185/96/EK, Euratom rendeletben meghatározott eljárásokkal összhangban helyszíni ellenőrzéseket és vizsgálatokat végezzen az ilyen finanszírozás által közvetlenül vagy közvetve érintett gazdasági szereplőknél annak megállapítása céljából, hogy az uniós finanszírozással kapcsolatos támogatási megállapodással, határozattal vagy szerződéssel összefüggésben történt-e csalás, vesztegetés vagy bármilyen más törvényellenes tevékenység, amely hatással van az Európai Unió pénzügyi érdekeire.

Az Információs Társadalmi és Médiaügyi Főigazgatóság (DG INFSO), a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE) és az Energiaügyi Főigazgatóság (DG ENER) olyan csalás elleni stratégiákat és cselekvési terveket fogadott el vagy fog elfogadni 2013-ig főigazgatósági szinten, amelyek a teljes kiadási ciklust lefedik, és amelyek figyelembe veszik a végrehajtandó intézkedések arányosságát és költség-haszon elemzését, lehetővé téve így a program kockázatelemzését.

A három főigazgatóság gondoskodni fog arról, hogy az általuk alkalmazott **csalással kapcsolatos kockázatkezelési** megközelítés, a főigazgatóság által elvégzett ágazatspecifikus költség-haszon elemzés révén, és az OLAF csalással kapcsolatos megelőzési és kockázatértékelési munkájának segítségével megfelelő legyen a csalással kapcsolatos kockázati területek azonosítására.

A támogatási és közbeszerzési szerződések szabvány mintákon alapulnak, amelyek rögzítik az általánosan alkalmazandó csalás elleni intézkedéseket.

A projektek kezelésével foglalkozó személyi állomány számára a támogatások kezeléséről szóló képzéseket szerveznek.

A pénzügyi eszközöket illetően, a valamely pénzügyi eszköz keretében pénzügyi műveletek végrehajtásába bevont pénzügyi intézményeknek meg kell felelniük a pénzmosás megelőzésére és a terrorizmus elleni küzdelemre vonatkozó előírásoknak. Az intézmények

székhelye nem lehet olyan területen, amelynek joghatósága nem működik együtt az Unióval a nemzetközileg elfogadott adóügyi előírások alkalmazása terén.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

(jelenlegi árakon)

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási tétele/tételei

- Jelenlegi költségvetési kiadási tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Részvétel			
	Szám Leírás: Transzeurópai közlekedési hálózatok	diff./nem diff. (⁵⁹)	EFTA-országokból ⁶⁰	tagjelölt országokból ⁶¹	harmadik országokból	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének aa) pontja értelmében
1	06 03 03	diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
1	06 01 04 31	nem-diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Részvétel			
	Szám Leírás: Transzeurópai közlekedési hálózatok	diff./nem diff. (⁶²)	EFTA-országokból ⁶³	tagjelölt országokból ⁶⁴	harmadik országokból	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének aa) pontja értelmében
1	32 03 02 (TEN-E)	diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
1	32 01 04 XX	nem-diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Részvétel			
	Szám Leírás Versenyképességi és innovációs	diff./nem diff.	EFTA-országokból	tagjelölt országokból	harmadik országokból	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének

⁵⁹ diff. = differenciált előirányzat / nem diff. = nem differenciált előirányzat.

⁶⁰ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁶¹ A tagjelölt országok, adott esetben a nyugat-balkáni lehetséges tagjelölt országok.

⁶² diff. = differenciált előirányzat / nem diff. = nem differenciált előirányzat.

⁶³ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁶⁴ A tagjelölt országok, adott esetben a nyugat-balkáni lehetséges tagjelölt országok.

	keretprogram – ICT-PSP	(65)	ól ⁶⁶	l ⁶⁷	ól	aa) pontja értelmében
1	09 03 XX	diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
1	09 01 04 XX	nem-diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Részvétel			
	Szám Leírás: Kohéziós Alap	diff./nem diff. (68)	EFTA-országokból ⁶⁹	tagjelölt országokból ⁷⁰	harmadik országokból	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének aa) pontja értelmében
1	13 04 02	diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS
1	13 01 04 XX	nem-diff.	NINCS	NINCS	NINCS	NINCS

• Létrehozandó új költségvetési tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Részvétel			
	Szám [Fejezet.....]	diff. / nem diff.	EFTA-országokból	tagjelölt országokból	harmadik országokból	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének aa) pontja értelmében
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM

A cél egyetlen költségvetési tétel az európai összekapcsolódási eszköz számára, azonban erről később határoznak.

⁶⁵ diff. = differenciált előirányzat / nem diff. = nem differenciált előirányzat.

⁶⁶ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁶⁷ A tagjelölt országok, adott esetben a nyugat-balkáni lehetséges tagjelölt országok.

⁶⁸ diff. = differenciált előirányzat / nem diff. = nem differenciált előirányzat.

⁶⁹ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁷⁰ A tagjelölt országok, adott esetben a nyugat-balkáni lehetséges tagjelölt országok.

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

millió euró (három tizedesjegyre kerekítve)

A többéves pénzügyi keret fejezete:	Szám: 1	Megnevezés: Intelligens és inkluzív növekedés
--	---------	---

Főigazgatóság: MOVE			N. év ⁷¹ 2014	N+1. év 2015	N+2. év 2016	N+3. év 2017	N+4. év 2018	N+5. év 2019	N+6. év 2020	> 2020	ÖSSZESEN
• Operatív előirányzatok											
Költségvetési tétel száma 06 03 03	Kötelezettségvállalások	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Kifizetések	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ⁷²											
Költségvetési tétel száma: 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
Előirányzat ÖSSZESEN a DG MOVE számára	Kötelezettségvállalások	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Kifizetések	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

⁷¹ Az N. év a javaslat/kezdemenyvezes vegrehajtasanak első éve.

⁷² Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

(*) Ezek az adatok a TEN-T végrehajtó ügynökségnek juttatott támogatásra vonatkoznak, és az EÖE közlekedési részének irányítását, valamint a transzeurópai közlekedési hálózatban a közös érdekű projektek korábbi programokból történő pénzügyi támogatásának befejezését fedezik. Az adatok 500 projektből álló feltételezett portfólióból következnek.

Főigazgatóság: REGIO			N. év ⁷³ 2014	N+1. év 2015	N+2. év 2016	N+3. év 2017	N+4. év 2018	N+5. év 2019	N+6. év 2020	> 2020	ÖSS
• Operatív előirányzatok											
Költségvetési tétel száma 13 04 02	Kötelezettségvállalások ⁽¹⁾		1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		112
	Kifizetések ⁽²⁾		0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	112
Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ⁷⁴											
Költségvetési tétel száma: 13 01 04 XX (**)		⁽³⁾	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		4
Előirányzat ÖSSZESEN a DG REGIO számára	Kötelezettségvállalások	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
	Kifizetések	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) További összeg a TEN-T végrehajtó ügynökségének támogatására (új költségvetési tételt kell létrehozni), feltételezve, hogy ezek az összegek átruházásra kerülnek a TEN-t végrehajtó ügynökségére. Az e rendelet értelmében a transzeurópai közlekedési hálózatokra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni. Külön pályázati felhívásokat tesznek közzé a törzshálózatot megvalósító projektek számára kizárólag a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokban. Az adatok mintegy 160 projektből álló feltételezett portfólióból következnek.

⁷³ Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

⁷⁴ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

Főigazgatóság: ENER			N. év ⁷⁵ 2014	N+1. év 2015	N+2. év 2016	N+3. év 2017	N+4. év 2018	N+5. év 2019	N+6. év 2020	> 2020	ÖSSZE
• Operatív előirányzatok											
Költségvetési tétel száma 32 03 02	Kötelezettségvállalások	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034,52
	Kifizetések	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034,52
Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ⁷⁶											
Költségvetési tétel száma 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	13,902
Előirányzat ÖSSZESEN a DG ENER számára	Kötelezettségvállalások	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1034,52
	Kifizetések	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1034,52

(***) Ezek az előirányzatok magukban foglalják az EU koordinátorokra vonatkozó kiadásokat is. Ezenkívül, az ACER-re hivatkozás tehető a transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásról szóló rendelet rendelkezéseiben meghatározott feladatok végrehajtása érdekében, további határozatra való figyelemmel is.

⁷⁵ Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

⁷⁶ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

Főigazgatóság: INFOS			N. év ⁷⁷ 2014	N+1. év 2015	N+2. év 2016	N+3. év 2017	N+4. év 2018	N+5. év 2019	N+6. év 2020	> 2020	ÖSS
• Operatív előirányzatok											
Költségvetési tétel száma: 0903XX	Kötelezettségvállalások	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	
	Kifizetések	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	
Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ⁷⁸											
Költségvetési tétel száma: 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
Előirányzat ÖSSZESEN a DG INFOS számára	Kötelezettségvállalások	=1+1a+3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	
	Kifizetések	=2+2a+3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	

• TELJES operatív előirányzat(*)	Kötelezettségvállalások	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54	
	Kifizetések	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439,34	45301,0 54	
• Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN(*)			(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
A többéves pénzügyi keret	Kötelezettségvállalások	=4+6	4154,00	4886,00	5647,00	6435,00	7253,00	8101,00	8981,00	0,000	45457,0	00

⁷⁷ Az N. év a javaslat/kezdemenyvezes vegrehajtasanak első éve.

⁷⁸ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

1. FEJEZETÉHEZ (*) tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	lások										
	Kifizetések	=5+ 6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00

(*) a DG REGIO keretéből származó összegek kivételével (Kohéziós Alap)

• TELJES operatív előirányzat(**)	Kötelezettségvállalások	(4)	5613,72 2	6376,22 2	7169,12 2	7999,62 2	8878,62 2	9771,12 2	10730,9 22	0,000	56539,3 54		
	Kifizetések	(5)		4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149, 44	56539,3 54		
			906,542										
• Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN(**)			(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346	
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ (**) tartozó előirányzatok ÖSSZESEN			Kötelezettségvállalások	=4+ 6	5637,00 0	6403,30 0	7196,90 0	8028,30 0	8908,10 0	9801,50 0	10761,6 00	0,000	56736,7 00
			Kifizetések	=5+ 6									
					929,820	4699,26 3	5867,50 0	6561,06 0	6993,34 0	7775,22 0	8761,06 0	15149, 437	56736,7 00

(**) a DG REGIO keretéből származó összegekkel együtt (Kohéziós Alap)

Amennyiben a javaslat/kezdemenyezés több fejezetet is érint: (nem alkalmazandó)

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalások	(4)										
	Kifizetések	(5)										
• Bizonyos operatív programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN			(6)									
A többéves pénzügyi keret 1–4. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (referenciaösszeg)	Kötelezettségvállalások	=4+ 6										
	Kifizetések	=5+ 6										

A többéves pénzügyi keret fejezete:	5	„Igazgatási kiadások”
--	----------	-----------------------

millió euró (három tizedesjegyre kerekítve)

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

(*) A DG ENER és a DG INFSO szintén tervezi, hogy az EÖE végrehajtását részben külső ügynökségekre bízta. Az összegek és az imputálások szükség esetén kiigazításra kerülnek a kiszervezési folyamat eredményei alapján.

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
---	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

millió euró (három tizedesjegyre)

		2014. év ⁷⁹	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	> 2020	ÖSSZE SEN
A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ(*) tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalások	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
	Kifizetések	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

(*) a DG REGIO keretéből származó összegek kivételével (Kohéziós Alap)

		2014. év ⁸⁰	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	> 2020	ÖSSZE SEN
A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ(**) tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalások	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
	Kifizetések	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

(**) a DG REGIO keretéből származó összegekkel együtt (Kohéziós Alap)

⁷⁹ Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

⁸⁰ Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió euró (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és teljesítéseket	2014. év		2015. év		2016. év		2017. év		--- a táblázat a hatás időtartamának megfelelően (v.ö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN	
	TELJESÍTÉSEK												
Teljesítések típusa ⁸¹	Teljesítés és átlagos költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Költség	Teljesítés	Összköltség
↓	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma	Teljesítések száma összesen	

EGYEDI CÉLKITÜZÉSEK⁸² közlekedési hálózatok...

Teljesítés Az EÖE-rendelet mellékletének 1. részében szereplő tervezett közlekedési infrastrukturális projektek felsorolásában meghatározott **237 618,21 millió** eurós becsült beruházásból várhatóan összesen 150 milliárd euró összegű beruházás finanszírozásához járul hozzá.

A pénzügyi eszközök révén nyújtott 256,9 millió eurós uniós támogatás hatására a beruházás összege 40 milliárd euróra nő,
 - A Kohéziós Alapból nyújtott 11 238,3 millió eurós uniós támogatás hatására a beruházás összege 11,5 milliárd euróra nő
 - A fennmaradó 22 230,5 millió eurós uniós támogatás hatására a beruházás összege 98,5 milliárd euróra nő (átlag 20 %-os társfinanszírozási arány mellett).

⁸¹ A teljesítések a szállítandó áruk és szolgáltatások (pl.: finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza km-ben stb.).

⁸² Az 1.4.2. szakaszban („Egyedi célkitűzések...”) feltüntetett célkitűzés.

	millió euró	
		Beruházások becsült összege az EÖE-rendelet mellékletének 1. részében felsorolt tervezett projektek esetében
Horizontális prioritások		47.500,00
<i>ezek közül SESAR</i>		30.000,00
1. Baltikum – Adria folyosó		13.353,20
2. Varsó – Berlin – Amszterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands		5.673,00
3. Mediterrán folyosó		37.690,00
4. Hamburg – Rostock – Burgasz/török határ – Pireusz – Nicosia		8.037,60
5. Helsinki – Valletta		31.936,00
6. Genova – Rotterdam		15.622,50
7. Lisszabon - Strasbourg		17.170,00
8. Dublin – London – Párizs – Brüsszel		4.582,00
9. Amszterdam – Bázél/Lyon – Marseille		12.551,30
10. Strasbourg – Duna folyosó		15.939,40
A törzshálózat egyéb szakaszai		27.563,21
Összesen		237.618,21

EGYEDI CÉLKITŰZÉS energiahálózatok

- A 11 kiemelt folyosó és terület végrehajtása folyosónként
Teljesítés átlagosan 940,514 millió euróból

EGYEDI CÉLKITŰZÉS [Távközlési hálózatok](#)⁸³

- Kialakított és üzembe helyezett digitális szolgáltatási infrastruktúrák Európában Az EÖE keretében várhatóan az alábbi digitális szolgáltatási infrastruktúrák kapnak támogatást: 2446,000

Teljesítés

- Átjárható elektronikus azonosítás és hitelesítés egész Európában;
- Európai központi platform az európai cégnyilvántartások összekapcsolására
- Elektronikus eljárások vállalkozások alapításához és működtetéséhez egy másik európai országban
- Átjárható, határokon átnyúló elektronikus közbeszerzési szolgáltatások
- Átjárható, határokon átnyúló e-igazságszolgáltatási szolgáltatások
- Átjárható, határokon átnyúló e-egészségügyi szolgáltatások

- Széles sávú internethez csatlakozó ezer háztartás 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

Teljesítés

A távközlésre vonatkozó egyedi célkitűzés részösszege		679,000		843,800		1 302,600		1 621,400		1 734,200		2 003,000		2 284,000		10 468,000
---	--	---------	--	---------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	------------

⁸³ A pénzügyi eszközökön vagy támogatásokon keresztül elköltött költségvetés végleges megosztása a pénzügyi eszközök piaci felvételétől függ.

TELJES KÖLTSÉG																56 539,354

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

3.2.3.1. Összefoglaló

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási előirányzatok felhasználását
- ☒ X A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió euró (három tizedesjegyre)

DG MOVE	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	ÖSSZES EN
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE								
Humán erőforrások	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Egyéb igazgatási kiadások	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN⁸⁴ kívüli előirányzatok(*)								
Humán erőforrások								
Egyéb igazgatási jellegű kiadás 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Egyéb igazgatási jellegű kiadás 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN(**) kívüli előirányzatok részösszege	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN kívüli előirányzatok részösszege	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

⁸⁴

Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

MOVE ÖSSZESEN (**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324
MOVE ÖSSZESEN	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) Feltételezve, hogy az EÖE közlekedésre és kohéziós alapra eső részei átruházásra kerülnek a TEN-T végrehajtó ügynökségére.

(**) kivéve 13 01 04 XX Kohéziós Alap

millió euró (három tizedesjegyig)

Energiaügyi Főigazgatóság	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE (*)								
Humán erőforrások	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Egyéb igazgatási kiadások	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN kívüli előirányzatok⁸⁵								
Humán erőforrások								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN kívüli előirányzatok részösszege	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
ENER ÖSSZESEN	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) A DG ENER azt tervezi, hogy az EÖE végrehajtását (részben) kiszervezi az ügynökségekhez. Az összegek és az imputálások szükség esetén kiigazításra kerülnek a kiszervezési folyamat eredményei alapján.

⁸⁵ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

(**) Ezek az előirányzatok magukban foglalják az EU koordinátorokra vonatkozó kiadásokat is. Ezenkívül, az ACER-re hivatkozás tehető a transzeurópai energetikai infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásról szóló rendelet rendelkezéseiben meghatározott feladatok végrehajtása érdekében, további határozatra való figyelemmel is.

millió euró (három tizedesjegyre)

DG INFSO	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	ÖSSZES EN
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE (*)								
Humánerőforrások	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Egyéb igazgatási kiadások	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN kívüli előirányzatok⁸⁶								
Humánerőforrások								
Egyéb igazgatási kiadások	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉN kívüli előirányzatok részösszege	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
INFSO ÖSSZESEN	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) A DG INFSO azt tervezi, hogy az EÖE végrehajtását (részben) kiszervezi az ügynökségekhez. Az összegek és az imputálások szükség esetén kiigazításra kerülnek a kiszervezési folyamat eredményei alapján.

A többéves pénzügyi keret 5. fejezetébe tartozó igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
A többéves pénzügyi keret 5. fejezetén kívüli igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946

⁸⁶ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

A többéves pénzügyi keret 5. fejezetén kívüli igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346
Igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN(*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
Igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN(	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) kivéve 13 01 04 XX Kohéziós Alap

3.2.3.2. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után humánerőforrások felhasználását.
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	<i>DG MOVE</i>	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselői és ideiglenes alkalmazotti álláshelyek)								
	06 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőketen)	26	28	29	31	32	32	32
	(küldöttségeknél)							
	06 01 05 01 (közvetett kutatás)							
	10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
• Külső személyi állomány (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve) FTE) ⁸⁷								
	06 01 02 01 (AC, INT, END a teljes keretből)	14	15	17	18	19	19	19
	XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA ÉS SNE a küldöttségeknél)							
	XX 01 04 yy ⁸⁸							
	06 01 05 02 (CA, INT, SNE - közvetett kutatás)							
	10 01 05 02 (CA, INT, SNE – közvetlen kutatás)							
	Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)							

⁸⁷ CA= szerződéses alkalmazott; INT= átmeneti alkalmazott; JED= küldetésen lévő fiatal szakértő; LA= helyi alkalmazott; SNE= nemzeti szakértő.

⁸⁸ Az operatív előirányzatoknál a külső személyzetre felső határérték vonatkozik (korábban: BA-tételek).

MOVE ÖSSZESEN	40	43	46	49	51	51	51
----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

XX az érintett szakpolitikai területet vagy költségvetési cím.

A szükséges humán erőforrásokat annak a főigazgatóságnak a személyi állománya biztosítja, amely már feladatul kapta a fellépés irányítását és/vagy a főigazgatóságon belül áthelyezték, esetlegesen további áthelyezéssel, amelyet a kezelő főigazgatóság az éves áthelyezési eljárás alapján végez, a költségvetési korlátokra tekintettel. Az összegek és az imputálások kiigazításra kerülnek a kiszervezési folyamat eredményei alapján.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	Szakpolitika és stratégia kialakítása, programirányítás és -ellenőrzés, projektkiválasztás, koordináció és kapcsolattartás valamennyi érintettel a program szintjéről (minisztériumok, más főigazgatóságok, európai intézmények, nemzetközi bankok (pl. EEB), a kapcsolódó ügynökségek (külső személyzet) felügyelete és ellenőrzése.
Külső személyzet	A TENtec információs rendszerének irányítása: műszaki, pénzügyi és földrajzi adatok gyűjtése a program elemzéséhez, irányításához és az azzal kapcsolatos politikai döntéshozatalhoz.

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	<i>DG ENER</i>	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselői és ideiglenes alkalmazotti álláshelyek)								
	32 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőket)	34	39	45	45	45	46	46
	(küldöttségeknél)							
	(közvetett kutatás)							
	10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
• Külső személyi állomány (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve) FTE⁸⁹								
	32 01 02 01 (CA, INT, SNE a teljes keretből)	17	20	22	25	25	26	26
	XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA ÉS SNE a küldöttségeknél)							
	XX 01 04 yy⁹⁰							
	- a központban ⁹¹							
	- küldöttségeknél							
	XX 01 05 02 (CA, INT, SNE – közvetett kutatásban)							
	10 01 05 02 (CA, INT, SNE – közvetlen kutatás)							

⁸⁹ CA= szerződéses alkalmazott; INT= átmeneti alkalmazott; JED= küldetésen lévő fiatal szakértő; LA= helyi alkalmazott; SNE= nemzeti szakértő.

⁹⁰ Az operatív előirányzatoknál a külső személyzetre felső határérték vonatkozik (korábban: BA-tételek).

⁹¹ Elsősorban a strukturális alapok, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) és az Európai Halászati Alap (EHA) esetében.

Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)							
ENER ÖSSZESEN	51	59	67	70	70	72	72

XX az érintett szakpolitikai területet vagy költségvetési cím.

A szükséges humán erőforrásokat annak a főigazgatóságnak a személyi állománya biztosítja, amely már feladatul kapta a fellépés irányítását és/vagy a főigazgatóságon belül áthelyezték, esetlegesen további áthelyezéssel, amelyet a kezelő főigazgatóság az éves áthelyezési eljárás alapján végez, a költségvetési korlátokra tekintettel. Az összegek és az imputálások kiigazításra kerülnek a kiszervezési folyamat eredményei alapján.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	- A regionális és tematikus fórumok támogatása a közös érdekű projektek meghatározásában - kiválasztás folyamata - az éves pályázati felhívások kezelése és az uniós támogatásra jogosult projektek kiválasztása - pénzügyi és projektirányítás - értékelések
Külső személyzet	- A regionális és tematikus fórumok támogatása a közös érdekű projektek meghatározásában - kiválasztás folyamata - az éves pályázati felhívások kezelése és a finanszírozásra jogosult projektek kiválasztása - pénzügyi és projektirányítás - értékelések

DG INFSO				2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020 . év
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselői és ideiglenes alkalmazotti álláshelyek)										
09 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviseleteken)				83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (küldöttségeknél)										
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)										
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)										
• Külső személyi állomány (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve) FTE)⁹²										
09 01 02 01 (AC, INT, END a teljes keretből)				9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA ÉS SNE a küldöttségeknél)										
XX 01 04 yy ⁹³	- a központban									
	- küldöttségek nél									
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE – közvetett kutatásban)										
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – közvetlen kutatás)										
Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)										
ÖSSZESEN				92	103	120	127	135	141	143

XX az érintett szakpolitikai területet vagy költségvetési cím.

A szükséges humán erőforrásokat annak a főigazgatóságnak a személyi állománya biztosítja, amely már feladatuk kapta a fellépés irányítását és/vagy a főigazgatóságon belül áthelyezték, esetlegesen további áthelyezéssel, amelyet a kezelő főigazgatóság az éves áthelyezési eljárás alapján végez, a költségvetési korlátokra tekintettel. Az összegek és az imputálások kiigazításra kerülnek a kiszervezési folyamat eredményei alapján.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	Szakpolitika és stratégia koordinálása, programirányítás, projektek és támogatások kezelése
Külső személyzet	Projektek és támogatások kezelése

⁹² CA= szerződéses alkalmazott; INT= átmeneti alkalmazott; JED= küldetésen lévő fiatal szakértő; LA= helyi alkalmazott; SNE= nemzeti szakértő.

⁹³ Az operatív előirányzatoknál a külső személyzetre felső határérték vonatkozik (korábban: BA-tételek).

Becsült humánerőforrás-szükséglet	183	205	233	246	256	264	266
összesen							

3.2.4. Összeegyeztethetőség a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kerettel

- ☒ A javaslat/kezdeményezés összeegyeztethető a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kerettel.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés miatt a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.

Fejtse ki, miként kell átdolgozni a pénzügyi keretet: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

nincs megadva

- ☐ A javaslat/kezdeményezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára⁹⁴

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

nincs megadva

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi becsült társfinanszírozást irányozza elő:

Előirányzatok millió euróban (három tizedesjegyig)

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	--- a táblázat a hatás időtartamának megfelelően (v.ö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

⁹⁴

Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- X A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - ☐ a saját forrásokra gyakorol hatást
 - X egyéb bevételekre gyakorol hatást

millió euró (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési tétel:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁹⁵						
		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	--- a táblázat a hatás időtartamának megfelelően (v.ö. 1.6. pont) további oszlopokkal bővíthető		
Jogcímcsoport								

Az egyéb célhoz kötött bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési tétel(ek)et.

meghatározandó (A pénzügyi eszközök által generált bevételt újra fel kell használni a program élelciklusa alatt, végül bevételként készpénzre kell váltani a tőke összegével együtt a program végén.)

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

⁹⁵ A hagyományos saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összegeket, vagyis 25%-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegeket kell megadni.