



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 19.10.2011
COM(2011) 665 galīgā redakcija

2011/0302 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu

{SEC(2011) 1262 galīgā redakcija}

{SEC(2011) 1263 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Komisija 2011. gada 29. jūnijā pieņēma priekšlikumu par nākamo daudzgadu finanšu shēmu laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam¹ — “Budžets stratēģijai “Eiropa 2020””. Savā priekšlikumā Komisija nolēma ierosināt, lai tiek izveidots jauns integrēts instruments ieguldījumiem ES infrastruktūras prioritātēs transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā, — “Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments” (turpmāk — ESI).

Eiropas vienotā tirgus izveides pabeigšanas priekšnosacījums ir viedi, ilgtspējīgi un pilnībā savstarpēji savienoti transporta, enerģētikas un digitālie tīkli. Turklāt ieguldījumi pamatinfrastruktūrā ar lielu ES pievienoto vērtību var uzlabot Eiropas konkurētspēju sarežģītos ekonomiskos apstākļos, kam raksturīga lēna izaugsme un ierobežots valsts budžets. Visbeidzot, šādi ieguldījumi infrastruktūrā ir svarīgi arī tādējādi, ka tie ļauj ES sasniegt tās ilgtspējīgas izaugsmes mērķus, kas izklāstīti stratēģijā “Eiropa 2020”, un ES “20–20–20” mērķus enerģētikas un klimata politikas jomā².

Šī regula paredz noteikumus, kas reglamentē ESI. Tās pamatā ir darbs, kas veikts, lai sagatavotos politikas sistēmas pārskatīšanai visās trīs nozarēs (transporta, enerģētika un telekomunikācijas) attiecībā uz nākamo daudzgadu finanšu shēmu (2014.–2020. gadam). Saskaņā ar LESD 170. pantu tiek ierosinātas jaunas vadlīnijas katrā nozarē atbilstīgi ESI. Tāpēc pārskatītās Transporta, enerģētikas un telekomunikāciju vadlīnijas, no vienas puses, un ESI, no otras puses, veido vienu saskaņotu regulējuma paketi.

Pēdējā desmitgadē tēriņi infrastruktūrai Eiropā kopumā ir samazinājušies. Tomēr ekonomiskā un finanšu krīze ir raisījusi jaunu interesi par nepieciešamību ieguldīt infrastruktūrā. Ekonomiskās krīzes laikā mērķtiecīgi ieguldījumi infrastruktūras atjaunošanā vai izbūvē ir bijuši svarīga daļa no stimuliem un atveseļošanas plāniem ES un dalībvalstu līmenī kā kopējā pieprasījuma atbalstīšanas veids, vienlaikus nodrošinot ilgtermiņa atdevi no iztērētās naudas. Vēl svarīgāk ir tas, ka krīze ir pierādījusi, ka infrastruktūra ir ļoti svarīga Eiropas ekonomikas nākotnei.

Kā norādīts Montī ziņojumā³, patiesi integrēts vienotais tirgus nebūtu iespējams bez nevainojamām saiknēm starp visiem tā komponentiem. Transporta savienojumi, elektrotīkli un plaťjoslas tīkli ir svarīgi funkcionējošai, integrētai ekonomikas zonai un tās sociālajai un teritoriālajai kohēzijai. Tomēr, lai gan regulējuma integrācija ES attīstās un tirgi ir kļuvuši integrētāki, īpaši nesenā pagātnē — enerģētikas nozarē, kurā tika pieņemta un stājās spēkā trešā liberalizācijas pakete, pārrobežu fizisko starpsavienojumu joma joprojām atpaliek. Pastāv trūkstošie posmi, jo īpaši jaunajās dalībvalstīs, kas rada dalījumu starp Eiropas

¹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Budžets stratēģijai “Eiropa 2020””, 29.6.2011., COM(2011)500 galīgā redakcija.

² Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājums par 20 %, 20 % atjaunojamās enerģijas avotu īpatsvars ES enerģijas galapatēriņā un 20 % energoefektivitātes uzlabojums līdz 2020. gadam.

³ “Jauna stratēģija vienotajam tirgum — Eiropas ekonomikas un sabiedrības rīcībā”. Mario Monti ziņojums Eiropas Komisijas priekšsēdētājam, 2010. gada 9. maijs, 64. un 65. lpp.

Savienības centrālo daļu un perifēriju un kavē Savienības iekšējās apmaiņas turpmāko attīstību vai jaunu ekonomikas nozaru, piemēram, e-komercijas, izaugsmi.

Ir apzinātas ievērojamas ieguldījumu vajadzības. Enerģētikas nozarē ierosinātajā regulā attiecībā uz Eiropas energoinfrastruktūras prioritāšu īstenošanas vadlīnijas (turpmāk — Enerģētikas prioritāšu vadlīnijas) ir noteikti 12 infrastruktūras prioritārie koridori un jomas — pa četrām katram no šādiem virzieniem: elektroenerģijas un gāzes pārvade, kā arī viedtīklu izmantošana, elektromaģistrāles un oglekļa dioksīda pārrobežu tīkls. Tajā pašā laikā Eiropas enerģētikas sistēmai līdz 2020. gadam ir vajadzīgi ieguldījumi apmēram viena triljona euro apmērā, no kuriem saskaņā ar aplēsēm apmēram EUR 200 miljardi ir jāiegulda Eiropas nozīmes elektrotīklos un gāzes pārvades tīklos vien. EUR 100 miljardi no šā kopējā ieguldījuma būtu jānodrošina tirgum bez jebkāda papildu atbalsta, savukārt atlikušo EUR 100 miljardu sagādāšanā būs jāiesaistās publiskajam sektoram, lai piesaistītu vajadzīgos ieguldījumus.

Transporta nozarē ir definēts Eiropas mēroga pamattīkls, izmantojot Eiropas mēroga plānošanas metodoloģiju. Šis pamattīkls ar koridoriem, kurā notiek kravu un pasažieru pārvadājumi ar augstu efektivitāti un zemu emisiju līmeni, plaši izmanto esošo infrastruktūru. Tīklā tiks izveidoti trūkstošie posmi un novērstas šaurās vietas, kā arī izmantoti efektīvāki pakalpojumi multimodālo pārvadājumu kombinācijās, līdz ar to tas uzņems lielāko daļu transporta plūsmu vienotajā tirgū. Aplēsts, ka izmaksas, kas vajadzīgas ES infrastruktūras attīstīšanai, lai apmierinātu pieprasījumu pēc transporta, pārsniedz EUR 1,5 triljonus laikposmam no 2010. līdz 2030. gadam visiem ES dalībvalstu transporta tīkliem. Lai pabeigtu Eiropas transporta tīklus, līdz 2020. gadam ir nepieciešami aptuveni EUR 500 miljardi, no kuriem EUR 250 miljardi būtu vajadzīgi, lai izveidotu trūkstošos posmus un novērstu šaurās vietas pamattīklā.

Attiecībā uz telekomunikāciju tīkliem galvenais mērķis ir likvidēt (digitālās) šaurās vietas, kas kavē digitālā vienotā tirgus pabeigšanu. Tas nozīmē, ka ir jāveic visa platjoslas tīkla vispārēja uzlabošana un jāizveido digitālo pakalpojumu infrastruktūras platformas, kas ļauj saskaņoti un digitāli izmantot Eiropas sabiedriskos pakalpojumus. Patiešām, šie tīkli — gan fiziskie, gan uz pakalpojumiem balstītie — ir galvenie gudru izaugsmi veicinošie faktori. Digitalizācijas programmā iestrādāts mērķis līdz 2013. gadam nodrošināt, ka visiem Eiropas iedzīvotājiem ir pieejami platjoslas sakaru pamatpakalpojumi, un līdz 2020. gadam — īpaši ātrdarbīgi platjoslas sakari. Komisija 2010. gada septembrī ieskicēja vajadzīgos pasākumus, lai sagādātu EUR 270 miljardu ieguldījumu, kurš vajadzīgs īpaši ātras platjoslas pakalpojumu ieviešanai visās Eiropas mājsaimniecībās un uzņēmumos līdz 2020. gadam. Pašreizējos apstākļos daļu no šā vajadzīgā finansējuma segs privātais sektors. Aprēķinātie vajadzīgie ieguldījumi šo mērķu sasniegšanai ir līdz EUR 270 miljardiem. Tomēr, paredzams, ka gadījumā, ja Savienība neiesaistīsies, tad privātā sektora ieguldījums nepārsniegs EUR 50 miljardus laikposmam līdz 2020. gadam. Tas nozīmē, ka trūkstošā ieguldījuma summa ir līdz EUR 220 miljardiem. Tā kā sociālais ieguvums no ieguldījumiem digitālajā infrastruktūrā ir daudz lielāks nekā stimuli privātajiem ieguldījumiem, tirgus stimulēšanai ir nepieciešama mērķtiecīga valsts intervence.

Analīze, ko veica Komisijas dienesti, sagatavojot šo regulu, ir pierādījusi, ka, lai gan ir paredzams, ka tirgum un valstu budžetiem būs svarīga nozīme vajadzīgās infrastruktūras izveidē ar atbilstošu ieguldījumu un cenu noteikšanas mehānismu starpniecību, gadījumā, ja ES nerīkosies, atsevišķi ieguldījumi infrastruktūrā netiks veikti vai tiks aizkavēti līdz daudz vēlākam laikam nekā 2020. gads. Tāpēc nākamajā daudzgadu finanšu shēmā ir jāparedz

būtisks ES budžeta ieguldījums, lai nodrošinātu ES infrastruktūras prioritāšu faktisku īstenošanu.

Lai palielinātu ES budžeta līdzekļu ietekmi, Komisija ierosina sistemātiskāk izmantot inovatīvus finanšu instrumentus, lai piedāvātu alternatīvu tradicionālajam piešķirumu finansējumam un sagādātu trūkstošo finansējumu stratēģiskiem ieguldījumiem. Svarīga inovatīvo finanšu instrumentu iezīme ir tāda, ka tiem ir lielāka daudzķāršošanas efekts attiecībā uz ES budžetu nekā tradicionālajiem instrumentiem, jo tie veicina un piesaista citu publisko un privāto finansējumu ES nozīmes projektiem. Attiecībā uz ieguldījumiem tiem ir sviras efekts uz ieguldījumiem, un tādējādi tie pastiprina ES budžeta ietekmi.

Ņemot vērā pieredzi, kas gūta saistībā ar finanšu instrumentiem pašreizējā finanšu shēmā, kas ieviesti sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku, piemēram, Aizdevumu garantijas instrumentu Eiropas transporta tīklu projektam (turpmāk — LGTT), Komisija ierosina īstenot ievērojamu tās intervences pasākumu daļu ESI, izmantojot finanšu instrumentus. Jo īpaši stratēģijas “Eiropa 2020” projektu obligāciju iniciatīva⁴ tiks izmantota kā līdzeklis, lai nodrošinātu ieguldījumu līdzekļus Eiropai stratēģiski svarīgiem infrastruktūras projektiem.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

2.1 Apspriešanās un ekspertu konsultācijas

Šīs regulas izstrādē notika plašas apspriedes ar ieinteresētajām personām, ES iestādēm un struktūrām, dalībvalstīm, reģionālām vai vietējām iestādēm, sociālajiem un ekonomiskajiem partneriem, akadēmiskajiem ekspertiem un starptautiskām iestādēm. Kā ievaddati tika izmantoti 2007.–2013. gada programmu termiņa vidusposma izvērtējumu rezultāti un vairāki pētījumi un ekspertu konsultācijas.

Attiecībā uz šīm trim nozarēm ieinteresēto personu viedoklis ļāva *inter alia* izdarīt šādus secinājumus.

No apspriedēm var secināt, ka pastāv plaša vienprātība par to, ka tādas infrastruktūras attīstības paātrināšanai, kurai ir Eiropas pievienotā vērtība, ir vajadzīgs lielāks ES atbalsts.

Ieinteresētās personas norādīja, ka ir vajadzīgs lielāks ES finansējuma īpatsvars Eiropas komunikāciju tīklu politikas mērķu sasniegšanai, nodrošinot, piemēram, ciešāku koordināciju starp dažādiem finanšu instrumentiem, proti, Kohēzijas fondu un Eiropas Reģionālās attīstības fondu (ERAF), Eiropas tīklu programmām un EIB intervenci.

Pieejamo finanšu instrumentu portfeļa paplašināšanu ieinteresētās personas uzskata par līdzekli, kas izmantojams, lai atbalstu efektīvāk pielāgotu projekta konkrētajām vajadzībām, tādējādi nodrošinot projektu efektīvu strukturēšanu un jaunu ieguldītāju piesaistīšanu. Plānotā projektu obligāciju iniciatīva ir īpaši piemērota lielākiem ieguldījumiem atbilstīgi ESI.

⁴ COM(2011)xxx par stratēģijas “Eiropa 2020” projektu obligāciju iniciatīvas izmēģinājuma posma uzsākšanu.

2.2 Ietekmes novērtējums

Attiecībā uz ierosināto regulu ir veikts ietekmes novērtējums par ESI kā politikas iniciatīvas īstenošanas variantiem, t. i., par ESI darbības noteikumu definīcijas variantiem. Ietekmes novērtējums tika sākts ar ESI pamatmērķi, kas ierosināts Paziņojumā par daudzgadu finanšu shēmu “Budžets stratēģijai “Eiropa 2020””⁵, proti, paātrināt infrastruktūras attīstību, kas ES ir vajadzīga, lai sasniegtu stratēģijas “Eiropa 2020” mērķus un stratēģijas “20–20–20” mērķus enerģētikas un klimata pārmaiņu jomā. Novērtējumā tika izmantota apspriedēs paustie ieinteresēto personu viedokļi un to pašreizējo ES programmu izvērtējumi, kuras nodrošina finansiālu atbalstu TEN attīstībai.

Iespējamo politikas variantu ietekmes novērtējums galvenokārt tika vērsts uz šādu divu konkrētu mērķu pēc iespējas efektīvāku, lietderīgāku un saskaņotāku sasniegšanu:

- 1) palielināt ES līdzekļu īpatsvaru, nosakot finansējuma veidus, metodes un noteikumus, kas var nodrošināt maksimālu sviras efektu publiskā un privātā finansējuma piesaistīšanā Eiropas un vienotā tirgus nozīmes projektiem, jo īpaši prioritārajiem tīkliem, kas jāīsteno līdz 2020. gadam, un gadījumiem, kad Eiropas pievienotā vērtība ir noteikti sagaidāma, attiecīgā gadījumā — arī projektiem, kas var tikt īstenoti trešās valstīs;
- 2) veicināt ES līdzfinansētu projektu savlaicīgu īstenošanu, nosakot uzraudzības un izvērtēšanas mehānismus, kas paredz atbildību par apmierinošu izpildi un sankcijas par ES līdzekļu neefektīvu izlietojumu.

Tajā pašā laikā politikas variantu novērtējumā bija jāņem vērā divi savstarpēji saistīti Savienības politikas pamatmērķi: no vienas puses — ar nozari saistītu konkrēto mērķu sasniegšana infrastruktūru jomā, kā definēts LESD 170. un 171. pantā, un — no otras puses — ES finansējuma noteikumu vienkāršošana, izmantojot sinerģijas nozarēs un starp nozarēm, ko Komisija ir cieši apņēmusies⁶. Tā kā šie divi politikas mērķi tomēr nav pilnībā saderīgi, galvenais princips, izvērtējot variantus ESI darbības noteikumu definēšanai, bija rast atbilstošu līdzsvaru starp saskaņotību ar nozares politikas mērķiem un sinerģiju maksimālu palielināšanu.

Sākotnēji tika apsvērtas deviņas galvenās politikas alternatīvas, sākot no galvenā loģiskā pamatojuma, uz kuru balstīts Komisijas lēmums ierosināt Eiropas savienības instrumenta izveidi, proti, esošā ES finansējuma regulējuma vienkāršošana, izmantojot nozaru sinerģijas. Politikas alternatīvas tika veidotas, kombinējot scenārijus atbilstoši trim galvenajām finanšu noteikumu vienkāršošanas iespējām — minimāla, maksimāla un mainīga (jeb à la carte) nozares noteikumu saskaņošana — abās politikas intervences jomās atbilstoši abiem iepriekš noteiktajiem galvenajiem konkrētajiem mērķiem, proti, ieguldījumu līdzsvarošana un programmu īstenošana.

Tādējādi iespēju klāsts bija starp diviem galējiem risinājumiem. Viens no šādiem risinājumiem bija ieguldījumu līdzsvarošanas un programmu īstenošanas minimāla

⁵ COM(2011) 500.

⁶ Komisijas paziņojumi par budžeta pārskatīšanu (COM(2010) 700), par lietpratīgu regulējumu (COM(2010) 543) un par budžetu stratēģijai “Eiropa 2020” (COM(2011) 500).

saskaņošana un attiecās uz situāciju, kad tiek paredzēti pilnīgi atšķirīgi, īpaši noteikumi un regulējumi ES finansējuma atbalsta piešķiršanai atbilstoši ESI katrā nozarē. Pretējais galējais risinājums bija politikas iespēja, kam raksturīga gan ieguldījumu līdzsvarošanas, gan programmu īstenošanas noteikumu maksimāla saskaņošana, un attiecās uz situāciju, kad visām trim nozarēm ir pilnībā kopēji finanšu noteikumi un programmu pārvaldības regulējumi līdzekļu izmantošanai atbilstoši ESI. Starp šiem galējiem risinājumiem pārējās iespējas paredzēja situācijas, kad nozarēm ir konkrēti kopēji noteikumi un regulējumi, bet citi noteikumi un regulējumi ir atšķirīgi un tikai konkrētajai nozarei piemērojami, t. i., noteikumu maksimālas vai mainīgas saskaņošanas vienā politikas jomā kombinācijas ar nozares noteikumu mainīgu vai minimālu saskaņošanu citā jomā.

Veicot šo politikas iespēju ietekmes novērtējumu, attiecībā uz iepriekš uzsvērtu mērķu sasniegšanu tika secināts, ka to, ka ESI, izmantojot tā darbības noteikumus, atbalsta ES nozīmes infrastruktūras paātrinātu attīstību, varētu vislabāk nodrošināt divas no aplūkotajām iespējām:

- politikas iespēja, kas paredz, ka noteikumu saskaņošana ir mainīga, t. i., vairāki noteikumi ir kopēji un vairāki citi ir tikai konkrētajai nozarei piemērojami, gan ieguldījumu līdzsvarošanas, gan programmu īstenošanas jomā, būtu vislabākā iespēja tādā ziņā, ka tā nodrošinātu saskaņotību ar visiem atbilstošajiem ES politikas mērķiem;

- savukārt politikas iespēja, kad tiek izvēlēta mainīga saskaņošana ieguldījumu līdzsvarošanas noteikumu līmenī ar noteikumu maksimālu saskaņošanu programmu īstenošanas līmenī, varētu izrādīties efektīvāka no izmaksu viedokļa.

Tomēr otrajai iespējai ilgākā termiņā varētu būt negatīva ietekme uz spēju reaģēt uz īpašām nozares situācijām, jo īpaši saistībā ar līdzekļu plānošanu, un ilgtermiņā tas varētu dzēst sākotnējos izmaksu ietaupījumus. Tāpēc galu galā tika secināts, ka vislabākā iespēja ESI mērķu sasniegšanas nodrošināšanai būtu zināma nozaru elastības pakāpe, arī paredzot ESI noteikumus programmu īstenošanas jomā.

Šajā regulā ietvertie noteikumi par līdzekļu izlietojumu atbilstīgi ESI ir izstrādāti, pamatojoties uz minētajā ietekmes novērtējumā uzsvērtajiem apsvērumiem un secinājumiem.

2.3 ES pievienotā vērtība, ko rada ESI

Apspriežoties ar ieinteresētajām personām un veicot analīzi ietekmes novērtējumā, kļuva skaidrs, ka ESI kā kopējas finansēšanas sistēmas pievienotā vērtība būtu četrkāša:

- (1) kopēja sistēma ļautu vienkāršot ES tiesisko regulējumu attiecībā uz TEN infrastruktūru finansēšanu. Tā arī nodrošinātu saskaņotu pieeju ES projektu finansēšanai starp visām trim nozarēm;
- (2) tajā pašā laikā vienots ES infrastruktūru fonds un finanšu shēma nodrošinātu saskaņotu un pārredzamu pieeju ES finansējumam, tādējādi piedāvājot zināmu noteiktību un radot ievērojamu potenciālu piesaistīt lielāku privātā sektora ieguldījumu. Finanšu instrumenti būtu pieejami centralizēti un koordinēti, piesaistot privātos ieguldītājus un finanšu partneriēstādes un uzlabojot attiecības ar tiem;
- (3) turklāt ekonomiskās infrastruktūras projektu savstarpējās mijatkarības pakāpeniska palielināšana ļautu gūt apjomrādītus ietaupījumus. Integreta ES

infrastruktūru finansēšanas sistēma varētu ļaut izmantot nozaru savstarpējās sinerģijas projektu izstrādes un īstenošanas līmenī, dodot iespēju ietaupīt izmaksas un/vai efektīvāk izmantot līdzekļus un gūt lielākus ieņēmumus;

- (4) visbeidzot – kas ir ne mazāk svarīgi – kopēja sistēma rosina izmantot gūto pieredzi un veikt labākās prakses apmaiņu starp nozarēm, tādējādi ļaujot palielināt ES finansējuma efektivitāti un lietderību visās nozarēs.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Uz Eiropas komunikāciju tīkliem attiecas LESD 170. pants, kas nosaka: “Savienība palīdz izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas infrastruktūru jomā”. ES tiesības rīkoties infrastruktūru finansēšanas jomā ir noteiktas 171. pantā, kurā paredzēts, ka Savienība “var atbalstīt [...] projektus, [...] kas rada kopēju ieinteresētību un ko finansiāli atbalsta dalībvalstis, jo īpaši ar priekšizpētes pasākumiem, aizdevumu garantijām vai procentu likmju subsīdijām”. LESD 172. pants nosaka: “Šā Līguma 171. panta 1. punktā minētās pamatnostādnes un citus pasākumus pieņem Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju.”

Budžeta pārskatīšanas paziņojumā Komisija īpaši uzsvēra ES budžeta izmantošanu, “lai novērstu valstu politikas veidošanas dinamikas radītās nepilnības, risinot acīmredzami svarīgos pārrobežu jautājumus tādās jomās kā infrastruktūra, mobilitāte, teritoriālā kohēzija [...] — nepilnības, kas citādi kaitētu ES interesēm kopumā.”⁷ Dalībvalstīm, plānojot un finansējot infrastruktūru, ir tendence piešķirt prioritāti projektiem, kam galvenokārt ir valstiska nozīme, un tie var ne vienmēr būt tādi paši kā pārrobežu projekti, kas nodrošina lielāku pievienoto vērtību pilsoņiem vispārējā ES līmenī⁸. ES un dalībvalstu kopējiem izdevumiem būtu jābūt efektīviem, jānodrošina atbilstošs ieguldījumu apjoms un jāveicina sinerģijas.

Gan likumdošanas instruments, gan pasākuma veids (t. i., finansējums) ir definēti LESD, kurā ir noteikts ESI juridiskais pamats un paredzēts, ka Eiropas komunikāciju tīklu uzdevumus, prioritāros mērķus un uzbūvi var definēt regulās.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Komisijas priekšlikums par nākamo daudzgadu finanšu shēmu paredz EUR 50 miljardu finansējumu⁹ laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam, no kuriem EUR 10 miljardi paredzēti Kohēzijas fondā transporta infrastruktūrai.

⁷ COM(2010) 700, 5. lpp.

⁸ Sk. ietekmes novērtējuma ziņojumus par pārskatītajām TEN-T pamatnostādnēm (SEC(2011)xxx), par pārskatītajām TEN-E pamatnostādnēm (SEC(2011)xxx) un e-TEN pamatnostādnēm (SEC(2011)xxx).

⁹ Visi skaitļi nemainīgās 2011. gada cenās Atbilstošās summas, izteiktas pašreizējās cenās, ir norādītas tiesību akta finanšu pārskatā.

ESI	EUR 40 miljardi
• Enerģētika	EUR 9,1 miljards
• Transports	EUR 21,7 miljardi
• Telekomunikācijas/digitālie pakalpojumi	EUR 9,2 miljardi
Summas, kas Kohēzijas fondā atliktas transporta infrastruktūrām	EUR 10 miljardi
Kopā	€50 miljardi

Pieredze, kas gūta saistībā ar pašreizējo finanšu shēmu, liecina, ka daudzām dalībvalstīm, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, ir grūtības izstrādāt un īstenot sarežģītus pārrobežu transporta infrastruktūras projektus. Tāpēc attiecībā uz nākamo daudzgadu finanšu shēmu Komisija, neraugoties uz to, ka Kohēzijas fonds turpina atbalstīt dalībvalstis, kurās nacionālais kopienākums (NKI) uz vienu iedzīvotāju ir mazāks nekā 90 % no vidējā ES–27 valstīs, veicot ieguldījumus Eiropas transporta tīklos un vidē, ierosina daļu no Kohēzijas fonda piešķiruma (EUR 10 miljardi) izmantot, lai finansētu transporta projektus transporta pamattīklā tajās dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda atbilstīgi Eiropas savienošanas instrumentam.

5. REGULAS SATURA KOPSAVILKUMS

5.1 Kopēja sistēma ieguldījumiem ES infrastruktūras prioritātēs

Līdzšinējā pieredze, kas gūta infrastruktūru finansēšanā, izmantojot TEN shēmas, EEAP, Kohēzijas fondu un struktūrfondus, liecina, ka ES var piešķirt infrastruktūrām pievienoto vērtību. Starp ieinteresētajām personām pastāv vienprātība par to, ka, izmantojot ierastās darbības scenāriju, Eiropa varētu nespēt savlaicīgi mobilizēt ieguldījumus, kas vajadzīgi, lai modernizētu tās infrastruktūru tīklus un aizpildītu trūkstošos posmus.

Finanšu krīzes rezultātā dalībvalstis saspringti cenšas savos budžetos ieviest fiskālo konsolidāciju. Kapitāla aizdevumi bieži ir tikuši būtiski samazināti, līdz ar to tēriņi infrastruktūru ieguldījumu projektiem ir apturēti vai atlikti. Tajā pašā laikā izredzes palielināt ieguldījumus no privātiem avotiem ir neskaidras. Papildus finansējuma ierobežojumiem arī reglamentējoši šķēršļi kavē vai traucē vajadzīgo infrastruktūras projektu īstenošanu. Šādos apstākļos pašreizējais ES regulējums attiecībā uz infrastruktūru finansēšanu nešķiet atbilstošs, lai nodrošinātu efektīvu reaģēšanu. Finansējums ir sadrumstalots starp pārāk daudzām programmām un liedz pilnībā izmantot sinerģijas starp programmām un nozarēm.

Atkārtoti izstrādājot savu infrastruktūru finansēšanas stratēģiju, Komisija ir izvirzījusi šādus mērķus:

- nodrošināt prioritāro tīklu infrastruktūras rentablu un savlaicīgu īstenošanu enerģētikas, transporta un IKT nozarē, kā noteikts energoinfrastruktūras tiesību

aktu kopumā, Baltajā grāmatā par konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu¹⁰ un Eiropas digitalizācijas programmā;

- maksimāli palielināt sinerģijas starp enerģētikas, transporta un IKT programmām, lai finansējums atbilstu saskaņotai politikas stratēģijai un projekti tiktu atlasīti pēc skaidriem un saskaņotiem kritērijiem;
- uzlabot ES līdzekļu spēju piesaistīt citus valsts vai privātus līdzekļus, lai mobilizēto līdzekļu kopējais apjoms būtu pietiekams paredzamo ieguldījumu vajadzību apmierināšanai līdz 2020. gadam;
- nodrošināt projektu optimālu atlasīšanu, turpmāko rīcību un uzraudzību, lai ES finansējums būtu mērķtiecīgi strukturēts, radītu maksimālu ietekmi un tiktu izlietots pēc iespējas efektīvāk.

Motivācija kopējam juridiskajam pamatam, lai sniegtu finansiālu atbalstu trīs atšķirīgās nozarēs ar dažādu politikas sistēmu, ir iespēja izpētīt sinerģijas starp sektoriem, kas izriet no kopējiem jautājumiem attiecībā uz citādā ziņā ļoti mainīgu politikas mērķu īstenošanas finansēšanu. Kopējas sistēmas pievienotā vērtība būtu trīskārša.

Kopēja sistēma ļautu vienkāršot ES tiesisko regulējumu attiecībā uz TEN infrastruktūru finansēšanu. Tā arī nodrošinātu saskaņotu pieeju ES projektu finansēšanai starp visām trim nozarēm; Kā uzsvērts iepriekš, ES infrastruktūras finanšu shēma pašlaik ir diezgan sarežģīta, galvenokārt spēkā esošo ES tiesību aktu lielā skaita un neviendabīguma dēļ. Noteikumu vienkāršošana ir viens no pamataspektiem jaunajā pieejā, ko Komisija ierosina attiecībā uz ES budžeta tēriņiem.

Tajā pašā laikā vienota ES infrastruktūru finanšu shēma un fonds nodrošinātu saskaņotu un pārredzamu pieeju ES finansējumam, tādējādi piedāvājot zināmu noteiktību un radot ievērojamu potenciālu piesaistīt lielāku privātā sektora ieguldījumu. Finanšu instrumenti būtu pieejami centralizēti un koordinēti, piesaistot privātos ieguldītājus un finanšu partneriestādes un uzlabojot attiecības ar tiem;

turklāt ekonomiskās infrastruktūras projektu savstarpējās mijatkarības pakāpeniska palielināšana ļautu gūt apjomradītus ietaupījumus. Integrēta ES infrastruktūru finansēšanas sistēma ļautu izmantot nozaru savstarpējās sinerģijas projektu izstrādes un īstenošanas līmenī, dodot iespēju ietaupīt izmaksas un/vai efektīvāk izmantot līdzekļus un gūt lielākus ieņēmumus.

Visbeidzot — kas ir ne mazāk svarīgi — kopēja sistēma ļautu veikt pieredzes un labākās prakses apmaiņu starp nozarēm, tādējādi ļaujot palielināt ES finansējuma efektivitāti un lietderību visās nozarēs.

5.2 Vienkāršošanas pasākumi un saskaņotība ar spēkā esošajiem noteikumiem

Noteikumu vienkāršošana ir viens no pamataspektiem jaunajā pieejā, ko Komisija ierosina attiecībā uz ES budžeta tēriņiem. Kopēja ESI sistēma ļauj vienkāršot ES tiesisko regulējumu

¹⁰ COM(2011) 144.

attiecībā uz TEN infrastruktūru finansēšanu. Unikāls tiesību akts ir attiecināms uz ES projektu finansēšanu transporta, enerģētikas un digitālajos tīklos.

Lai gan attiecīgās nozares ir atšķirīgas tehnoloģiskajā/finansiālajā/regulējuma ziņā, tām ir pietiekami daudz kopīgu iezīmju, lai ierosinātu reālus uzlabojumus attiecībā uz esošajiem dažādajiem instrumentiem. Tajā pašā laikā priekšlikumā ir izskaidroti īpaši noteikumi, ko ir nepieciešams saglabāt, lai sasniegtu ESI vispārējo mērķi, proti, paātrināt un mērķtiecīgāk strukturēt ES publisko līdzekļu plūsmu svarīgiem ES nozīmes infrastruktūru projektiem.

Pašreizējais teksta formulējums paredz ieviest vienkāršošanu, jo īpaši pievēršoties šādiem jautājumiem:

- rādītāju pielāgošana stratēģijas “Eiropa 2020” mērķiem;
- elastīgums budžeta piešķirumos;
- centralizēta pārvaldība visām trim nozarēm, iespējams, veicot īstenošanu ar izpildaģentūras starpniecību;
- kopēji finansējuma instrumenti;
- kopēji piešķiršanas kritēriji;
- kopēji nosacījumi finansiālajam atbalstam;
- centralizēta pārredzamība, izmantojot kopējas gada darba programmas — kas ir svarīgi nozarei — un kopēju komiteju — kas ir svarīgi dalībvalstīm.

Turklāt ir nodrošināta pilnīga saskaņotība ar pašreizējo un turpmāko Finanšu regulu. Paredzētie izņēmumi ir vai nu attiecīgi atļauti saistītajos tiesību aktos, vai arī ir pastāvējuši jau iepriekš.

5.3 Lielāks uzsvars uz finanšu instrumentiem

ESI papildinās tiešo ES atbalstu ar finanšu instrumentiem, lai optimizētu finansējuma ietekmi. Izmantojot finanšu instrumentu radīto daudzkārtības efektu (kas varētu būt pat tik augsts kā 1:15–1:20), tiks veicināta piekļuve kapitālam, lai apmierinātu ievērojamās ieguldījumu vajadzības. Apvienojumā ar tiešā ES atbalsta veiksmīgu absorbēšanu (kā tas pieredzēts Eiropas enerģētikas atveseļošanas plānā (EEAP) un TEN-T programmā) arvien lielāka paļaušanās uz finanšu instrumentiem būtiski veicinās riska mazināšanu projektu virzītājiem un vēlāk nodrošinās tādu projektu īstenošanu, kas ir vispārējās interesēs.

Izvirzīts arī uzdevums veidot privātajām investīcijām labvēlīgu vidi un izstrādāt instrumentus, kas spētu piesaistīt specializētos infrastruktūras investorus. Lai šādi instrumenti būtu maksimāli efektīvi, tie ir jākoncentrē uz riska mazināšanu, dažādojot potenciālo projektu portfeli. Maksimālu daudzveidību var sasniegt, pievēršoties vairākām nozarēm daudzās valstīs. Šo mērķi var visveiksmīgāk sasniegt Eiropas līmenī, pamatojoties uz skaidri noteiktiem koridoriem un mērķtiecīgām ieguldījumu jomām. Tāpēc lielākajai daļai finanšu instrumentu jābūt kopējiem visām nozarēm. Tomēr nav izslēgts, ka var tikt izstrādāti atsevišķi finanšu instrumenti, lai izpildītu individuālas nozares konkrētās vajadzības.

Pamatojoties uz šīs regulas sagatavošanas posmā veikto analīzi, Komisijas dienesti prognozē, ka, lai gan finansiālais atbalsts platjoslas ieviešanai būs balstīts galvenokārt uz finanšu instrumentiem, attiecībā uz transportu un enerģētiku ES budžeta līdzekļu apjoms, kas vajadzīgs finanšu instrumentiem, nedrīkstētu pārsniegt vairāk kā attiecīgi EUR 2 miljardus un EUR 1 miljardu. Šīs prognozes nav jāuzskata par saistošām sliekšņa vērtībām, jo finanšu instrumentiem piešķirtā ES finansējuma apjoms tiks koriģēts katru gadu, pamatojoties uz projektu novērtējumu, ko veic finanšu starpnieki (piemēram, projektu obligāciju gadījumā — EIB).

5.4 Eiropas savienošanas instruments nākamās daudzgadu finanšu shēmas kontekstā

Eiropas savienošanas instruments būs svarīgs elements ES izaugsmes programmā, kas vērsta uz ES ilgtermiņa izaugsmes potenciāla palielināšanu. Šis instruments tiks koordinēts ar pārējiem intervences pasākumiem, ko finansē no ES budžeta, piemēram, stratēģiju “Horizonts 2020” un Kohēzijas fondu un struktūrfondu.

Attiecībā uz koordināciju ar stratēģiju “Horizonts 2020” ir nepieciešams nodrošināt papildināmību, vienlaikus novēršot iespējamo pārklāšanos. Svarīgi ir arī, lai koordinācija starp ESI un stratēģiju “Horizonts 2020” nodrošinātu, ka pētniecības un inovāciju ķēde, kas noved pie infrastruktūras izmantošanas, netiek pārtraukta. Tam būs īpaši svarīga nozīme laikā, kad transporta, enerģētikas un IKT nozarēs būs vajadzīgi ievērojami tehnoloģiski uzlabojumi, lai palīdzētu ES sasniegt tās augstos stratēģijā “Eiropa 2020” izvirzītos mērķus. Jebkurš atbalsts pētniecības un inovāciju darbībām, ko piešķir ar finanšu instrumentu starpniecību, tiks papildināts, izmantojot ar stratēģiju “Horizonts 2020” saistītus finanšu instrumentus.

Attiecībā uz Kohēzijas fondu un struktūrfondu jānorāda, ka kohēzijas politikas vienotais stratēģiskais satvars, kā arī partnerības nolīgumi ar dalībvalstīm tiks cieši koordinēti ar politikas struktūru transporta, enerģētikas un telekomunikāciju nozarēs. Attiecīgās pamatnostādnes paļausies uz Kohēzijas fondu un struktūrfondu, lai īstenotu vietējās un reģionālās infrastruktūras un to saikni ar ES prioritārajām infrastruktūrām, savienojot visus pilsoņus visā ES.

Turklāt Eiropas savienošanas instruments būs centralizēti pārvaldīts instruments, kam tiks izmantotas transportam atliktās summas Kohēzijas fondā (EUR 10 miljardi 2011. gada cenās). Piešķirot minētos EUR 10 miljardus, vislielākā prioritāte tiks piešķirta projektiem, kuros būs ievēroti Kohēzijas fonda piešķirumi valstīm. Turklāt šie EUR 10 miljardi tiks rezervēti dalībvalstīm, kas būs tiesīgas uz atbalstu no Kohēzijas fonda, un Savienības budžeta līdzfinansējuma likmes tiks noteiktas tādā pašā līmenī kā Kohēzijas fondam.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu¹¹,

pēc priekšlikuma nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹³,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ,

tā kā:

- (1) Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta izveidei varētu būtiski palielināt izaugsmes potenciālu, jo veidosies sinerģija starp transporta, enerģētikas un telekomunikāciju politiku un tās īstenošanu, tādējādi vairojot Savienības iesaistīšanās efektivitāti.
- (2) Pilnībā funkcionējošs vienotais tirgus ir atkarīgs no mūsdienīgas, augstefektīvas infrastruktūras, kas savieno Eiropu, jo īpaši transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomās. Šie izaugsmi veicinošie savienojumi nodrošinātu labāku piekļuvi iekšējam tirgum un tādējādi vairo konkurenci tirgus ekonomikā atbilstīgi stratēģijas "Eiropa 2020"¹⁴ mērķiem un uzdevumiem.
- (3) Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta izveides mērķis ir paātrināt investīcijas Eiropas komunikāciju tīklos un piesaistīt publiskā un privātā sektora finansējumu.

¹¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹² OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Digitālā programma Eiropai", 26.8.2010., COM(2011)245 galīgā redakcija/2.

- (4) Efektīvu transporta tīklu un enerģotīklu izveide ir viens no 12 pamatpasākumiem, ko Komisija norādījusi paziņojumā par Vienotā tirgus aktu¹⁵.
- (5) Komisija ir apņēmusies klimata pārmaiņu jautājumus iestrādāt Savienības izdevumu programmās un vismaz 20 % no Savienības budžeta novirzīt ar klimatu saistītiem mērķiem. Ir svarīgi nodrošināt, ka, sagatavojot, izstrādājot un īstenojot kopējas ieinteresētības projektus, tiek sekmēta klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās klimata pārmaiņām, risku novēršana un vadība. Šajā regulā iztīrītajiem ieguldījumiem infrastruktūrā būtu jāveicina pāreja uz tādu ekonomiku un sabiedrību, kas rada zemas CO₂ emisijas un ir noturīga pret klimata pārmaiņām un katastrofām.
- (6) Eiropas Parlaments 2011. gada 8. jūnija rezolūcijā par ieguldījumu nākotnē — jaunu daudzgadu finanšu shēmu (DFS) konkurētspējīgai, ilgtspējīgai un iekļaujošai Eiropai — uzsvēra, cik svarīgi ir nodrošināt ātru Savienības Digitalizācijas programmas izpildi un turpināt centienus, kas vērsti uz liela ātruma piekļuves nodrošināšanu, kas būtu pieejama visiem ES pilsoņiem līdz 2020. gadam, tostarp mazāk attīstītajos reģionos¹⁶. Parlaments arī uzsvēra, ka, lai aizsargātu Eiropas konkurētspēju un nodrošinātu ilglaicīgu ekonomikas izaugsmi pēc krīzes, svarīga nozīme ir ieguldījumiem efektīvā transporta infrastruktūrā un ka Eiropas transporta tīklam (TEN-T) ir liela nozīme kā iekšējā tirgus darbības nodrošinātājam un būtiskas Eiropas pievienotās vērtības sniedzējam. Parlaments pauž, ka tas ir cieši pārliecināts, ka TEN-T vajadzētu attiecīgi būt galvenajai prioritātei nākamajā DFS, un ka ir vajadzīgs lielāks TEN-T finansējums nākamajā DFS. Turklāt Parlaments uzsvēra nepieciešamību maksimāli palielināt ES finansējuma ietekmi un to, ka valstu un Eiropas prioritāro energoinfrastruktūras galveno projektu finansēšanā jāizmanto Kohēzijas fonda, struktūrfondu un finanšu instrumentu piedāvātās iespējas, kā arī uzsvēra, ka būtisks piešķirums no ES budžeta ir vajadzīgs finanšu instrumentiem šajā jomā.
- (7) Komisija 2011. gada 28. martā pieņēma balto grāmatu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"¹⁷. Baltajā grāmatā minēts mērķis līdz 2050. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas transporta nozarē par vismaz 60% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Ciktāl tas attiecas uz infrastruktūru, baltajā grāmatā iecerēts līdz 2030. gadam izveidot pilnībā funkcionējošu Savienības mēroga multimodālu TEN-T "pamattīklu". Baltajā grāmatā iecerēta arī multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus. Tāpēc TEN-T politikai ir izvirzīti šādi būtiski mērķi: līdz 2030. gadam 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kur pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jānovirza uz citiem transporta veidiem, un vairāk nekā 50 % — līdz 2050. gadam; līdz 2030. gadam trīskārt jāpagarina esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garums, līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu; līdz 2050. gadam būtu jāsavieno visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa tīklu; visas galvenās jūras ostas būtu pietiekami jāsavieno ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.

¹⁵ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Akts par vienoto tirgu - Divpadsmit mehānismi, kā veicināt izaugsmi un vairot uzticēšanos „Kopīgiem spēkiem uz jaunu izaugsmi”, 13.4.2011., COM(2011)206 galīgā redakcija.

¹⁶ Eiropas Parlamenta rezolūcija (2010/2211/INI).

¹⁷ Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu (COM(2011) 144).

- (8) Eiropas Parlaments savā 2010. gada 6. jūlija rezolūcijā par ilgtspējīgu nākotni transportam¹⁸ uzsvēra, ka efektīvai transporta politikai ir nepieciešams finansiālais satvars, kas atbilst gaidāmajiem uzdevumiem, tālab transportam un mobilitātei jāatvēr vairāk resursus; bez tam tika atzīts, ka nepieciešams izveidot mehānismu, lai koordinētu dažādus transporta finansējuma avotus un līdzekļus, kas pieejami saskaņā ar kohēzijas politiku, publiskā un privātā sektora partnerību (PPP) piešķirtos līdzekļus vai citus finanšu instrumentus, piemēram, garantijas.
- (9) Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) padome 2009. gada 11. jūnija secinājumos par TEN-T politikas pārskatīšanu¹⁹ no jauna apliecināja, ka ir jāturpina ieguldīt transporta infrastruktūrā, lai nodrošinātu pienācīgu TEN-T attīstību visos transporta veidos kā pamatam iekšējam tirgum un konkurētspējai, Savienības ekonomiskajai, sociālajai un teritoriālajai kohēzijai un savienojumiem ar kaimiņvalstīm, galveno uzmanību pievēršot Eiropas pievienotajai vērtībai. Padome uzsvēra vajadzību Kopienai nodrošināt pieeju finanšu resursiem, kas vajadzīgi, lai stimulētu investīcijas TEN-T projektos, un jo īpaši vajadzību saskaņot atbilstīgu finansējuma atbalstu no TEN-T budžeta prioritāriem projektiem, kuros ietverti attiecīgi pārrobežu posmi un kuru īstenošana turpināsies pēc 2013. gada, un finanšu plānošanas sistēmas ar iestādēm saistītus ierobežojumus. Padome uzskata, ka šajā sakarā jāpilnveido un jāatbalsta attiecīgā gadījumā valsts un privātā sektora partnerības struktūru pieejas.
- (10) Pamatojoties uz baltajā grāmatā nospraustajiem mērķiem, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXX/2012²⁰ noteiktajās TEN-T vadlīnijās apzināta Eiropas transporta tīklu infrastruktūra, noteikts, kādām prasībām tai jāatbilst un paredzēti pasākumi to īstenošanai. Vadlīnijās iecerēts, ka pamattīkla izveide tiks pabeigta līdz 2030. gadam.
- (11) Pamatojoties uz dalībvalstu transporta infrastruktūras plānu analīzi, Komisija lēš, ka 2014.–20. gada periodā transporta nozarē, t.i., visā TEN-T tīklā vajadzētu ieguldīt 500 miljardus euro, no kuriem 250 miljardi būtu jāiegulda TEN-T pamattīklā. Ņemot vērā Savienības līmenī pieejamos resursus, ir jākoncentrējas uz pašu svarīgāko daļu ar lielāko Eiropas pievienoto vērtību, lai panāktu vēlamu ietekmi. Tāpēc atbalsts būtu galvenokārt jāpiešķir pamattīklam (konkrētāk, pamattīkla koridoriem) un kopējas ieinteresētības projektiem satiksmes vadības sistēmu jomā (jo īpaši gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, kas balstās uz SESAR un kam nepieciešami Savienības budžeta līdzekļi aptuveni 3 miljardu euro apjomā).
- (12) TEN-T politikas pārskatīšana aizsākās 2009. gada februārī, un šajā sakarā tika izveidota īpaša ekspertu grupa, lai sniegtu atbalstu Komisijai un iedziļinātos jautājumā par TEN-T finansēšanas stratēģiju un perspektīvām. Ekspertu grupa Nr. 5 izmantoja arī dažādu nozaru ārējo ekspertu pieredzi: to starpā var minēt infrastruktūras apsaimniekotājus un plānotājus, valstu, reģionu un pašvaldību pārstāvjus, vides ekspertus, akadēmiskās aprindas un privātā sektora pārstāvjus. Ekspertu grupa Nr. 5 galīgo ziņojumu²¹ ar 40 ieteikumiem pieņēma 2010. gada jūlijā, un vairāki ieteikumi tika ņemti vērā, sagatavojot priekšlikumu.
- (13) Pieredze ar pašreizējo finanšu shēmu liecina, ka daudzām dalībvalstīm, kas ir tiesīgas uz atbalstu no Kohēzijas fonda, ir ievērojamas grūtības laikā īstenot kompleksus pārrobežu transporta infrastruktūras projektus ar lielu ES pievienoto vērtību. Tālab, lai uzlabotu tādu

¹⁸ Eiropas Parlamenta rezolūcija (2009/2096/INI).

¹⁹ Padomes dokuments 10850/09

²⁰ OV L ... , lpp.

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

transporta projektu (īpaši pārrobežu projektu) īstenošanu, kam ir liela Eiropas pievienotā vērtība, daļa no Kohēzijas fonda līdzekļiem (EUR 10 mljrd.²²) būtu jānovirza, lai ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu finansētu transporta projektus transporta pamattīklā tajās dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda. Komisijai būtu jāpalīdz dalībvalstīm, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, sagatavot projektus, lai vislielākā prioritātē tiktu piešķirta valsts piešķirumiem saskaņā ar Kohēzijas fondu.

- (14) 2010. gada novembrī pieņemtajā paziņojumā "Energētikas infrastruktūras prioritātes 2020. gadam un pēc tam. Projekts integrētam Eiropas enerģētikas tīklam"²³ Komisija nosauca prioritāros koridorus, kas ir jāizveido, lai Savienība līdz 2020. gadam varētu sasniegt vērienīgos enerģētikas un klimata jomas mērķus, proti, pabeigt iekšējā enerģijas tirgus izveidi, panākt apgādes drošību, pavērt ceļu atjaunojamo enerģijas avotu integrācijai un sagatavot tīklus turpmākai energosistēmas dekarbonizācijai pēc 2020. gada.
- (15) Lai izmaksu ziņā efektīvi modernizētu un paplašinātu Eiropas energoinfrastruktūru, savstarpēji savienotu atsevišķu dalībvalstu tīklus un tādējādi sasniegtu Savienības svarīgākos enerģētikas un klimata politikas mērķus — konkurētspēju, ilgtspēju un apgādes drošību —, ir nepieciešami lieli ieguldījumi. Līdz 2020. gadam energoinfrastruktūrā būtu jāiegulda aptuveni 1 triljons euro, no kuriem aptuveni 200 miljardi euro jāatvēl Eiropas nozīmes elektroenerģijas un gāzes pārvades un glabāšanas infrastruktūrā. Runājot par Eiropas nozīmes projektiem, pastāv bažas, ka aptuveni ieguldījumi aptuveno 100 miljardu euro apmērā tā arī netiks veikti, jo pastāv šķēršļi saistībā ar atļauju piešķiršanu, regulējumu un finansējumu.
- (16) Nākotnes energoinfrastruktūra ir jāizbūvē nekavējoties, turklāt ieguldījumu apjomi ir ievērojami palielinājušies, salīdzinot ar pagātnes tendencēm, tāpēc ir krasi jāmaina energoinfrastruktūras atbalsta modelis ES līmenī. Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) padome 2011. gada 28. februāra secinājumos²⁴ atzina, ka enerģētikas koridori ir Eiropas prioritāte.
- (17) Eiropadome²⁵ 2011. gada 4. februārī aicināja Komisiju racionalizēt un uzlabot atļauju piešķiršanas procedūras un veicināt tiesisku regulējumu, kas būtu pievilcīgs investīcijām. Eiropadome uzsvēra, ka lielu daļu no ieguldījumiem infrastruktūrā būs jāsedz tirgus dalībniekiem, un izmaksas būs jāatgūst, piemērojot attiecīgus tarifus. Eiropadome atzina, ka atsevišķiem projektiem, kas ir lietderīgi no apgādes drošības vai solidaritātes viedokļa, bet nevar piesaistīt finansējumu no tirgus, jāpiešķir publiskais finansējums.
- (18) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā XXX/2012 [Energoinfrastruktūras vadlīnijas]²⁶ noteiktas Eiropas energoinfrastruktūras prioritātes, kas jāīsteno līdz 2020. gadam, lai sasniegtu Savienības enerģētikas un klimata politikas mērķus, paredzēti noteikumi, lai apzinātu kopējas ieinteresētības projektus, kuri nepieciešami, lai īstenotu šīs prioritātes, izklāstīti pasākumi atļauju piešķiršanas, sabiedrības iesaistīšanas un regulējuma jomā, lai paātrinātu un/vai

²² 2011. gada cenās.

²³ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Energētikas infrastruktūras prioritātes 2020. gadam un pēc tam. Projekts integrētam Eiropas enerģētikas tīklam", 17.11.2010., COM(2010) 667 galīgā redakcija.

²⁴ Padomes dokuments 6950/11.

²⁵ EUCO 2/1/11.

²⁶ OV L ... , lpp.

atvieglotu šādu projektu īstenošanu, tostarp noteikti kritēriji, saskaņā ar kuriem šādi projekti ir tiesīgi saņemt Savienības finansiālo atbalstu.

- (19) Telekomunikācijas aizvien vairāk balstās uz interneta infrastruktūru, kur pastāv cieša savstarpēja saistība starp platjoslas tīkliem un digitālajiem pakalpojumiem. Internets kļūst par visizplatītāko platformu saziņai, pakalpojumu piedāvāšanai un darījumiem. Tāpēc viens no ekonomiskās izaugsmes un vienotā tirgus darbības nosacījumiem ir piekļuve ātrdarbīgam internetam un digitālo pakalpojumu pieejamība visā Eiropā.
- (20) Moderni optisko šķiedru tīkli ir nākotnei kritiski svarīga infrastruktūra, jo no tās atkarīgs, vai tiks nodrošināti pietiekami pieslēgumi tiem Eiropas uzņēmumiem, īpaši MVU, kas vēlas izmantot mākoņdatošanu, lai uzlabotu rentabilitāti.
- (21) Stratēģijā "Eiropa 2020"²⁷ aicināts īstenot Eiropas Digitalizācijas programmu²⁸, ar kuru izveidots stabils tiesiskais regulējums, lai stimulētu investīcijas atklātā un konkurētspējīgā ātrdarbīga interneta infrastruktūrā un saistītos pakalpojumos. Eiropadome 2010. gada jūnijā apstiprināja Eiropas Digitalizācijas programmu un aicināja visas iestādes iesaistīties tās īstenošanā pilnā mērā²⁹.
- (22) Padome 2010. gada 31. maijā secināja, ka Eiropai būtu jāvelta vajadzīgie līdzekļi digitāla vienota tirgus attīstībā, kurš balstītos uz ātru un īpaši ātru interneta tīklu un savstarpēji izmantojamām programmām, un atzina, ka efektīvas un uz konkurenci balstītas investīcijas nākamās paaudzes platjoslas tīklos būs svarīgas novatorismam, patērētāju izvēlei un Savienības konkurētspējai un ka tas var nodrošināt labāku dzīves kvalitāti, piemēram, piedāvājot labāku veselības aprūpi, drošāku transportu, jaunas plašsaziņas līdzekļu iespējas un vienkāršāku piekļuvi precēm un pakalpojumiem, īpaši pāri robežām³⁰.
- (23) Šķiet, ka privātā sektora motivācija ieguldīt sevišķi ātrdarbīgos platjoslas tīklos ir mazāka nekā plašas sabiedrības ieguvumi. Lēš, ka, lai sasniegtu Digitalizācijas programmas mērķi — visiem Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem nodrošināt piekļuvi ātrdarbīgam internetam — būs nepieciešami ieguldījumi līdz 270 miljardu euro apmērā. Tomēr paredzams, ka bez Savienības iesaistīšanās privātā sektora ieguldījumi līdz 2020. gadam nepārsniegs 50 miljardus euro. Šāda ieguldījumu nepietiekamība ir liels šķērslis infrastruktūras nodrošināšanai, lai gan digitālais vienotais tirgus ir atkarīgs no tā, vai visiem iedzīvotājiem ir pieejams interneta pieslēgums, kura pamatā ir moderna infrastruktūra.
- (24) Ir jāizveido stabili un saderīgi ES mēroga tīkli, lai digitālā vidē varētu sniegt sabiedriskā labuma pakalpojumus, iesaistot gan publisko pārvaldi, gan pilsoniskās sabiedrības pārstāvjus valstu un reģionālā līmenī, tālab ir ļoti svarīgi nodrošināt strukturētu ES finansējumu, kas paredzēts sistēmas un programmatūras izmaksu segšanai, kā arī šādu tīklu noturīgu mezglu uzturēšanai, lai no nacionālo operatoru budžeta būtu jāsedz tikai iekšzemes izmaksas.

²⁷ COM(2010) 2020 galīgā redakcija, 03.03.2010.

²⁸ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Digitālā programma Eiropai", 26.8.2010., COM(2010) 245 galīgā redakcija/2.

²⁹ Eiropadomes secinājumi par jaunu Eiropas nodarbinātības un izaugsmes stratēģiju — Stratēģijas "Eiropa 2020" izstrāde galīgā redakcijā un īstenošana, 2010. gada 17. jūnijs.

³⁰ Padomes secinājumi par Eiropas Digitalizācijas programmu, 3017. Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes sanāksme, Briselē, 2010. gada 31. maijā.

- (25) Ir nepieciešamas vairākas īstenošanas metodes, kam savukārt vajadzīgas atšķirīgas finansēšanas likmes, lai kāpinātu Savienības finansiālā atbalsta izmantošanas lietderību un ietekmi, sekmētu privātā sektora ieguldījumus un ievērotu atsevišķu projektu specifiskās vajadzības.
- (26) Telekomunikāciju jomā atsevišķām pamatpakalpojumu platformām, kas nodrošina sadarbību Eiropas mērogā, būs nepieciešams lielāks Savienības finansējums, īpaši sākumposmā, tajā pašā laikā ievērojot līdzfinansēšanas principu.
- (27) Lai, realizējot plaša mēroga infrastruktūras projektus, nodrošinātu pārrobežu sadarbību, jo īpaši pamatpakalpojumu līmenī, var būt nepieciešams, ka iekārtu iepirkumu un uzstādīšanu vienlaikus veic Komisija, dalībvalsts un/vai saņēmēji. Tādos gadījumos var būt nepieciešams Savienības finansiālo atbalstu piešķirt iepirkumiem, ko īsteno infrastruktūras nodrošinātāji dalībvalstīs vai nu savā vārdā, vai sadarbībā ar Komisiju. Noteikumi arī pieļauj iepirkumu no vairākiem piegādātājiem, kas var būt vajadzīgs, *inter alia*, lai nodrošinātu daudzvalodīgu sistēmu, nodrošinātu apgādes drošību un/vai tīkla redundanci, kas ir nepieciešama, lai samazinātu infrastruktūras tīkla dīkstāvi, ko var izraisīt atteice vienā punktā.
- (28) Vispārējus sabiedriski nozīmīgus pakalpojumus (pamatpakalpojumus) bieži skar ievērojamas tirgus nepilnības. Finansējamās jomas ir saistītas ar sabiedrisku pakalpojumu sniegšanu (e-veselības, e-identitātes, e-iekirkuma plaša ieviešana un sadarbība), tāpēc jau pašā sākumā pēc būtības nav komerciālas. Turklāt, ja finansēti tiek tikai pamatpakalpojumi, grūts uzdevums būtu radīt pienācīgus stimulus dalībvalstu un reģionālā līmenī, lai faktiski ieviestu sabiedriski nozīmīgus pakalpojumus: tas daļēji skaidrojams ar to, ka trūkst stimulu valsts līmenī sasaistīt valstu sistēmas ar pamatsistēmām (tātad radīt nosacījumus sadarbībai un pārrobežu pakalpojumiem), kā arī ar to, ka privātie ieguldītāji vieni paši nevar nodrošināt pakalpojuma ieviešanu sadarbīgā sistēmā.
- (29) Digitalizācijas vadlīnijās, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXX/2012³¹ [INFSO vadlīnijas] izklāstīts finansēšanas process un kritēriji, kā arī dažādas ieguldījumu kategorijas.
- (30) "Apvārsnis 2020" (nākamā pētniecības un inovāciju pamatprogramma) cita starpā pievērsīsies sabiedrisku problēmu risināšanai (piem., vieds, videi nekaitīgs un integrēts transports, droša, tīra un efektīva enerģija, IKT izmantošana veselības aprūpē, pārvaldībā un ilgtspējīgā attīstībā), lai nepastarpināti risinātu stratēģijā "Eiropa 2020" apzinātās problēmas, atbalstot pasākumus, kas aptver visu ciklu, sākot ar pētniecību un beidzot ar tirgu. "Apvārsnis 2020" nodrošinās atbalstu visos inovācijas ķēdes posmos, jo īpaši pasākumiem, kas ciešāk saistīti ar tirgu, ieskaitot inovatīvus finanšu instrumentus. Lai panāktu lielāku Savienības finansējuma ietekmi un nodrošinātu saskanību, Eiropas infrastruktūras savienības instruments veidos ciešu sinerģiju ar programmu "Apvārsnis 2020".
- (31) Eiropas Savienība un vairums tās dalībvalstu ir pievienojušās ANO Konvencijai par personu ar invaliditāti tiesībām, un pārējās dalībvalstīs pašlaik notiek konvencijas ratifikācija. Īstenojot attiecīgos projektus, projekta specifikācijā ir jāņem vērā invalīdu piekļuves iespējas, kā minēts konvencijas 9. pantā.

³¹ OV L ... , lpp.

- (32) Saskaņā ar šo regulu ieviešamajiem finanšu instrumentiem būtu jāatspoguļo Regulas (ES) Nr. XXX/2012 [Jaunā finanšu regula] VIII sadaļā un deleģētajā aktā paredzētie noteikumi, kā arī finanšu instrumentiem piemērojami paraugprakses noteikumi³².
- (33) Fiskālie pasākumi daudzās dalībvalstīs liks vai jau liek publiskā sektora iestādēm pārvērtēt ieguldījumiem infrastruktūrā veltītās programmas. Šajā sakarā PPP tiek uzskatītas par lietderīgu līdzekli, kā īstenot infrastruktūras projektus, kas nepieciešami, lai sasniegtu politikas mērķus, piemēram, cīņā ar klimata pārmaiņām, veicinātu alternatīvo enerģijas avotu izmantošanu, kā arī energoefektivitāti un resursefektivitāti, atbalstītu ilgtspējīgu transportu un izveidotu platjoslas tīklus. Komisija 2009. gada 19. novembra PPP paziņojumā³³ apņēmas uzlabot PPP piekļuvi finansējumam, proti, paplašināt esošo finanšu instrumentu tvērumu.
- (34) Lai gan lielāko daļu ieguldījumu, kas nepieciešami saskaņā ar stratēģiju "Eiropa 2020", var nodrošināt tirgi un regulatīvie pasākumi, finansējuma rašana ir tik sarežģīts uzdevums, ka būs nepieciešama publiskā sektora iesaistīšanās un Savienības atbalsts, kas izpaudīsies kā piešķirumi un inovatīvi finanšu instrumenti. Finanšu instrumenti būtu jāizmanto atbilstīgi specifiskām tirgus vajadzībām saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta mērķiem, un ar tiem nedrīkstētu izspiest no tirgus privāto finansējumu. Pirms lēmuma pieņemšanas par finanšu instrumentu izmantošanu Komisijai būtu jāveic *ex-ante* novērtējums par šiem instrumentiem.
- (35) Paziņojumā "ES budžeta pārskatīšana"³⁴ uzsvērts: kā prasību projektiem ar ilgtermiņa komerciālu potenciālu vajadzētu noteikt, ka Savienības līdzekļus izmanto partnerībā ar privāto un banku sektoru, jo īpaši Eiropas Investīciju banku (EIB) un dalībvalstu publiskajām finanšu iestādēm, taču sadarbojoties arī ar citām starptautiskām finanšu iestādēm un privāto finanšu sektoru.
- (36) Stratēģijā "Eiropa 2020" Komisija apņēmas Savienības finanšu instrumentus izmantot saskaņotas finansēšanas stratēģijas ietvaros, kas apvieno Savienības un valstu publisko un privāto finansējumu infrastruktūrai. Pamatā ir doma, ka daudzos gadījumos neapmierinošu stāvokli ieguldījumu jomā un tirgus nepilnības var efektīvāk novērst ar finanšu instrumentiem, nevis piešķirumiem.
- (37) Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments piedāvātu finanšu instrumentus, lai veicinātu privātā sektora ieguldītāju un finanšu iestāžu ilgtspējīgu piedalīšanos ieguldījumos infrastruktūrā. Lai finanšu instrumenti būtu pietiekami pievilcīgi privātajam sektoram, tie jāveido un jāievieš, pienācīgi ņemot vērā vienkāršošanas un administratīvā sloga samazināšanas vajadzības, tajā pašā laikā ir jāparedz pietiekama elastība, lai elastīgi varētu reaģēt uz apzinātajām vajadzībām pēc finansējuma. Veidojot šos instrumentus, būtu jāņem vērā pieredze, kas gūta, ieviešot finanšu instrumentus 2007.–2013. gada daudzgadu finanšu shēmas ietveros, piem., aizdevumu garantiju instrumentu TEN-T projektiem (LGTT), riska dalīšanas finanšu

³² COM(2011)xxx, Satvars nākamās paaudzes finanšu instrumentiem.

³³ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai - Privātā un publiskā sektora ieguldījumu mobilizēšana ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālo pārmaiņu nodrošināšanai: publiskā un privātā sektora partnerību veidošana", COM(2009) 615 galīgā redakcija.

³⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un valstu Parlamentiem "ES budžeta pārskatīšana", 19.10.2010., COM(2010) 700 galīgā redakcija.

mehānismu (RSFF) un 2020. gada Eiropas Fondu enerģētikai, klimata pārmaiņām un infrastruktūrai (fonds „Marguerite”).

- (38) Lai gan vairums finanšu instrumentu būtu kopēji visām nozarēm, ir iespējams, ka daži instrumenti būs domāti atsevišķām nozarēm. Komisijas dienesti lēš, ka finanšu atbalsts platjoslai lielākoties balstīsies uz finanšu instrumentiem, savukārt transporta un enerģētikas nozarē Savienības budžeta līdzekļi, kas nepieciešami finanšu instrumentiem, nepārsniegs attiecīgi 2 miljardus un 1 miljardu euro.
- (39) Lai veicinātu to saņēmēju diversifikāciju nozaru griezumā, kas saņem atbalstu ar finanšu instrumentiem, un lai sekmētu pakāpenisku ģeogrāfisku diversifikāciju dalībvalstīs, Komisija partnerībā ar EIB iesaistīsies kopīgās iniciatīvās (piem., Eiropas PPP konsultāciju centrs (EPEC) un "Jaspers"), ar kuru starpniecību palīdzēs dalībvalstīm sagatavot to projektu sarakstu, kam varētu piešķirt finansējumu.
- (40) Kas attiecas uz finanšu instrumentu nosacījumiem, darba programmas vajadzētu papildināt ar papildu prasībām, piemēram, lai nodrošinātu konkurenci tirgos, ņemot vērā Savienības rīcībpolitiku attīstību, tehnikas attīstību un citus potenciāli nozīmīgus faktorus.
- (41) Mehānisma nodrošinātā atbalsta daudzgadu plānošanai būtu jātiecas uz Savienības prioritāšu atbalstīšanu, nodrošinot vajadzīgo finanšu līdzekļu pieejamību un Savienības un dalībvalstu kopīgās rīcības saskaņotību un nepārtrauktību. Par priekšlikumiem, kas iesniegti pēc tam, kad īstenota pirmā daudzgadu darba programma transporta jomā, atbalstu par izmaksām varētu saņemt no 2014. gada 1. janvāra, lai nodrošinātu to projektu nepārtrauktību, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā³⁵.
- (42) Tā kā dažu infrastruktūras projektu realizēšanai nepieciešams liels budžets, būtu jāparedz iespēja, ka budžeta saistības, kas attiecas uz finansiālo atbalstu dažām darbībām, var sadalīt ikgadējos maksājumos.
- (43) Komisijai būtu jāveic termiņa vidusposma un ex post novērtējumi, lai izvērtētu finansējuma efektivitāti, izmantošanas lietderību un to, kā tas ietekmē mehānisma vispārīgo mērķu un stratēģijas "Eiropa 2020" prioritāšu sasniegšanu.
- (44) Pamatojoties uz nozarspecifiskajām vadlīnijām, kas izklāstītas atsevišķās regulās, ir sagatavots prioritāro jomu saraksts, kam piemērojama šī regula, un šis saraksts būtu jāiekļauj pielikumā. Lai ņemtu vērā iespējamo politikas prioritāšu un tehnisko iespēju maiņu, kā arī iespējamās izmaiņas satiksmes plūsmās, pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz pielikumu grozījumiem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai. Īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, laicīga un pienācīga dokumentu pārsūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (45) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, Komisijai jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz daudzgadu un gada darba programmām. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno

³⁵ OV L 162, 22.6.2007., 1. lpp.

saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu³⁶.

- (46) Līdz ar būtu jāatceļ Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 18. septembra Regula (EK) Nr. 2236/95³⁷, ar ko paredz vispārējus noteikumus Kopienas finansiāla atbalsta piešķiršanai Eiropas komunikāciju tīklu jomā, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 680/2007.
- (47) Visā izdevumu ciklā būtu jāaizsargā Savienības finanšu intereses ar samērīgiem pasākumiem, tostarp pārkāpumu novēršanu, konstatēšanu un izmeklēšanu, zaudēto, nepareizi izmaksāto vai nepareizi izlietoto līdzekļu atgūšanu un — vajadzības gadījumā — sodiem.
- (48) Dažiem no infrastruktūras projektiem, kas ir Savienības interesēs, būtu jāveido savienojumi ar kaimiņvalstīm, pirmspievienošānās valstīm un citām trešām valstīm, vai jāšķērso tās. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam būtu jāpiedāvā vienkāršoti līdzekļi infrastruktūras sasaistīšanai un finansēšanai, lai nodrošinātu konsekveni starp ES budžeta iekšējiem un ārējiem instrumentiem.
- (49) Ņemot vērā to, ka veicamās darbības mērķus — proti, koordinēti attīstīt un finansēt Eiropas tīklus, — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka tādēļ, ņemot vērā vajadzību saskaņot šos mērķus, tos labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kā noteikts minētajā pantā, šī regula nosaka tikai to, kas ir vajadzīgs šo mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

³⁶ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

³⁷ OV L 228, 23.9.1995., 1. lpp.

I SADAĻA KOPIĢI NOTEIKUMI

I NODAĻA EIROPAS INFRASTRUKTŪRAS SAVIENOŠANAS INSTRUMENTS

1. pants *Priekšmets*

Ar šo regulu izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un paredz nosacījumus, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo atbalstu Eiropas tīkliem, lai atbalstītu transporta, enerģētikas un telekomunikāciju infrastruktūras projektus.

2. pants *Definīcijas*

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (2) "kopējas ieinteresētības projekts" ir projekts, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [pēc pieņemšanas tiks aizpildīts, t.sk. ar pieņemšanas datumu un pilnu nosaukumu] [TEN-T vadlīnijas]³⁸, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [pēc pieņemšanas tiks aizpildīts, t.sk. ar pieņemšanas datumu un pilnu nosaukumu] [Eiropas energoinfrastruktūras vadlīnijas]³⁹ vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [pēc pieņemšanas tiks aizpildīts, t.sk. ar pieņemšanas datumu un pilnu nosaukumu] [INFSO vadlīnijas]⁴⁰;
- (3) "pārrobežas posms" ir posms, kas nodrošina kopējas ieinteresētības projekta turpināmību starp vismaz divām dalībvalstīm vai starp dalībvalsti un kaimiņvalsti;
- (4) "darbi" ir attiecīgi komponentu, sistēmu un pakalpojumu, tostarp programmatūras, iegāde, piegāde un ieviešana, izstrādes, būvniecības un uzstādīšanas darbi saistībā ar projektu, iekārtu pieņemšana un projekta sākšana;
- (5) "pētījumi" ir darbības, kas nepieciešamas, lai sagatavotu projekta īstenošanu, tostarp sagatavošanās, priekšizpētes, izvērtējuma, testēšanas un validācijas pētījumi, tostarp programmatūras veidā, un citi tehniskā atbalsta pasākumi, tostarp priekšdarbi, kuri vajadzīgi, lai definētu un izstrādātu projektu un pieņemtu lēmumu par tā finansēšanu, piemēram, izpētes darbi attiecīgajos objektos un finansējuma paketes sagatavošana;

³⁸ OVL ... , ... lpp.

³⁹ OVL ... , ... lpp.

⁴⁰ OVL ... , ... lpp.

- (6) "programmas atbalsta darbības" ir papildpasākumi, kas vajadzīgi, lai īstenotu Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un vadlīnijas atsevišķām nozarēm, piemēram, pakalpojumi (īpaši tehniskā palīdzība), kā arī sagatavošanās, priekšizpētes, koordinācijas, uzraudzības, kontroles, revīzijas un novērtēšanas darbības, kas ir tieši nepieciešamas šī instrumenta pārvaldībai, un jo īpaši pētījumi, sanāksmes, informācija, infrastruktūras kartēšana, mērķsadarbība, izplatīšanas, informētības vairošanas un komunikācijas darbības, izdevumi par informācijas apmaiņai paredzētiem IT tīkliem un visi citi tehniskā un administratīvā atbalsta pasākumi, kas var būt nepieciešami šī instrumenta pārvaldībai vai nozaru vadlīniju īstenošanai;
- (7) "darbība" ir visas darbības, kas ir nepieciešamas kopīgas ieinteresētības projekta īstenošanai un ir finansiāli, tehniski vai laikā neatkarīgas;
- (8) „attiecinātās izmaksas” — nozīme definēta Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [jaunā finanšu regula];
- (9) "saņēmējs" ir dalībvalsts, starptautiska organizācija, publiskā vai privātā sektora uzņēmums vai struktūra, kas izraudzīta finansiālā atbalsta saņemšanai saskaņā ar šo regulu un atbilstīgi katrā darba programmā noteiktajai kārtībai;
- (10) "īstenošanas struktūra" ir publiskā vai privātā sektora uzņēmums vai struktūra, kuru saņēmējs, ja tas ir dalībvalsts vai starptautiska organizācija, ir iecēlis darbības īstenošanai. Par šādu iecelšanu lēmumu pieņem saņēmējs uz savu atbildību un, ja nepieciešams piešķirt iepirkuma līgumu, ievērojot piemērojamus noteikumus par publisko iepirkumu;
- (11) "pamattīkls" ir transporta infrastruktūra, kas identificēta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] III nodaļu;
- (12) "pamattīkla koridori" ir instruments, lai atvieglinātu pamattīkla koridoru koordinētu īstenošanu, kā paredzēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] IV nodaļā un uzskaitīts minētās regulas I pielikumā;
- (13) "šaurā vieta" ir fiziski šķēršļi, kas izraisa sistēmas pārrāvumu, kurš ietekmē tālsatiksmes plūsmas. Šādu šķēršli var kompensēt ar jauniem infrastruktūras objektiem, piemēram, tiltiem vai tuneļiem, kas palīdz novērst tādas problēmas kā kāpumi, līknes liekuma rādiuss, platums. Nepieciešamību modernizēt esošo infrastruktūru neuzskata par šauro vietu;
- (14) "prioritāte" ir jebkura energoinfrastruktūras prioritāte Nr. 1 līdz 8 un Nr. 10 līdz 12, kā noteikts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Eiropas energoinfrastruktūras vadlīnijas] I pielikumā;
- (15) "energoinfrastruktūra" ir infrastruktūra, kas definēta Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Eiropas energoinfrastruktūras vadlīnijas] 2. pantā;
- (16) "platjoslas tīkli" ir vadu un bezvadu (ieskaitot satelītu) piekļuves tīkli, palīginfrastruktūra un pamattīkli, kas spēj nodrošināt sevišķi ātrdarbīgus pieslēgumus, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas] 3. pantā;
- (17) "digitālo pakalpojumu infrastruktūra" ir elektroniski sniegti pakalpojumi tīklā, parasti internetā, kas nodrošina Eiropas mēroga sadarbībspējīgus pakalpojumus sabiedrības interesēs un

kas vairo iedzīvotāju, uzņēmumu un/vai valdību iespējas, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas] 3. pantā;

- (18) "pamatpakalpojumu platformas" ir pakalpojumi, kas minēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas] pielikumā;
- (19) "vispārējie pakalpojumi" ir pakalpojumi, kas minēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas] pielikumā;
- (20) "pakalpojumu nodrošināšana un uzturēšana" nozīmē nodrošināt to konkrēto digitālo pakalpojumu infrastruktūras objektu nepārtrauktu darbību, kas sīkāk definēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas] pielikumā;
- (21) "valsts regulatīvās iestādes" ir struktūras, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 7. marta Direktīvā 2002/21/EK par kopējiem reglamentējošiem noteikumiem attiecībā uz elektronisko komunikāciju tīkliem un pakalpojumiem (pamatdirektīva)⁴¹.

3. pants *Vispārējie mērķi*

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments dod iespēju sagatavot un īstenot kopējas ieinteresētības projektus saskaņā ar Eiropas tīklu politiku enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē. Konkrētāk, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments ir atbalsts, īstenojot kopējas projektus, kuru mērķis ir jaunas infrastruktūras attīstīšana un būve vai esošās infrastruktūras modernizēšana enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē. Tālab Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam ir šādi mērķi:

- (a) sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, izveidojot modernus un efektīvus Eiropas tīklus, kas nāks par labu visai Eiropas Savienībai, proti, tās konkurētspējai un ekonomiskajai, sociālai un teritoriālajai kohēzijai vienotajā tirgū, radot privātā un publiskā sektora ieguldījumiem labvēlīgākus apstākļus ar finanšu instrumentiem un Savienības tiešo atbalstu, un izmantojot sinerģiju starp nozarēm. To, kā izdodas sasniegt šo mērķi, mērīs pēc tā, cik lieli ir publiskā un privātā sektora ieguldījumi kopējas ieinteresētības projektos un jo īpaši pēc tā, cik lieli publiskā un privātā sektora ieguldījumi kopējas ieinteresētības projektos izdarīti, izmantojot finanšu instrumentus saskaņā ar šo regulu;
- (b) dot iespēju Savienībai sasniegt izvirzītos mērķus — līdz 2020. gadam par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas⁴², par 20 % palielināt energoefektivitāti un par 20 % palielināt atjaunojamās enerģijas īpatsvaru energoavotu struktūrā —, tajā pašā laikā nodrošinot lielāku dalībvalstu solidaritāti.

⁴¹ OV L 108, 24.4.2002., 33. lpp.

⁴² Attiecīgos apstākļos pat par 30 %.

4. pants
Nozarspecifiski mērķi

1. Līdztekus 2. pantā izklāstītajiem vispārīgajiem mērķiem Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam jāsekmē šādu specifisku nozaru mērķu sasniegšana:
 - (a) Transporta nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta kopējas ieinteresētības projektus, kas tiecas sasniegt tālāk izklāstītos mērķus, kā sīkāk norādīts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 4. pantā:
 - i) novērst šaurās vietas un iztrūkstošos posmus, kā rezultativitāti mēra pēc jaunu un uzlabotu pārrobežu savienojumu skaita un novērstu šauru vietu skaita transporta maršrutos, kas saņēmuši Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalstu;
 - ii) nodrošināt ilgtspējīgu un efektīvu transportu ilgtermiņā, kā rezultativitāti mērīs pēc parastā dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs un pēc ātrgaitas dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs;
 - iii) optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbību. Šī mērķa sasniegšanu mērīs pēc ostu un lidostu skaita, kas savienotas ar dzelzceļa tīklu.
 - (b) Enerģētikas nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta kopējas ieinteresētības projektus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus, kā sīkāk norādīts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012:
 - i) veicināt turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrotīklu un gāzes tīklu sadarbību pāri robežām, tostarp nodrošināt, ka neviena dalībvalsts nav izolēta no Eiropas tīkla, kā rezultativitāti mērīs pēc to projektu skaita, ar kuriem efektīvi tiek savienoti dalībvalstu tīkli un novērstas iekšējās šaurās vietas;
 - ii) uzlabot Savienības apgādes drošību, kā rezultativitāti mērīs pēc sistēmas noturības un sistēmas operāciju drošības attīstības, kā arī pēc to projektu skaita, kas dod iespēju diversificēt piegāžu avotus, piegāžu partnerus un maršrutus;
 - iii) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, jo īpaši veicinot no atjaunojamiem energoavotiem ražotas enerģijas integrēšanu pārvades tīklā un izveidojot CO₂ tīklus, kā rezultativitāti mērīs pēc atjaunojamās enerģijas pārvades no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām un pēc CO₂ emisiju summas, kas novērstas, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta.
 - (c) Telekomunikāciju tīklu nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta kopējas ieinteresētības projektus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus, kā sīkāk norādīts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas]:
 - i) paātrināt ātrdarbīgu un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu laišanu ekspluatācijā un plašāku izmantošanu, tostarp mazos un vidējos uzņēmumos (MVU), kā rezultativitāti mēra pēc platjoslas un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu pārklājuma

un pēc mājsaimniecību skaita, kam ir platjoslas pieslēgums ar ātrumu, kas pārsniedz 100 Mbps;

- ii) sekmēt valstu publisko tiešsaistes pakalpojumu starpsavienojumus un sadarbību, kā arī piekļuvi šādiem tīkliem, kā rezultātā mēris pēc iedzīvotāju un uzņēmumu procentuālā skaita, kuri izmanto publiskos tiešsaistes pakalpojumus, un pēc šādu pakalpojumu pieejamības pāri robežām.

5. pants *Budžets*

1. Finansējums Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta īstenošanai no 2014. līdz 2020. gadam ir EUR 50 000 000 000⁴³. Summu starp 3. pantā minētajām nozarēm sadala šādi:
 - a) transports: EUR 31 694 000 000, no kuriem EUR 10 000 000 000 pārnes no Kohēzijas fonda, lai izmantotu saskaņā ar šo regulu dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda;
 - b) enerģētika: EUR 9 121 000 000;
 - c) telekomunikācijas: EUR 9 185 000 000.
2. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansējums var segt izdevumus, kas saistīti ar sagatavošanas, pārraudzības, kontroles, revīzijas un novērtēšanas darbībām, kas vajadzīgas programmas pārvaldībai un tās mērķu sasniegšanai, jo īpaši par pētījumiem, ekspertu sanāksmēm, ciktāl tās saistītas ar šīs regulas vispārējiem mērķiem, par izdevumiem par informācijas apmaiņai paredzētiem IT tīkliem un par visiem citiem tehniskā un administratīvā atbalsta izdevumiem, kas radušies Komisijai, pārvaldot programmu.

Finanšu piešķirumi var segt arī tehniskās un administratīvās palīdzības izdevumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu pāreju no pasākumiem, kuri pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 680/2007⁴⁴, uz šo programmu. Vajadzības gadījumā apropriācijas var iekļaut budžetā pēc 2020. gada līdzīgu izdevumu segšanai, lai būtu iespējams pārvaldīt darbības, kas 2020. gada 31. decembrī vēl nav pabeigtas.
3. Pēc termiņa vidusposma novērtēšanas saskaņā ar 26. panta 1. punktu Komisija var apropriācijas pārnest starp 1. punktā minētajiem piešķiršanas sektoriem, izņemot EUR 10 000 000 000, kas pārnesti no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta nozares projektus dalībvalstīs, kas tiesības saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.

⁴³ Visi skaitļi nemainīgās 2011. gada cenās Attiecīgās summas, kas izteiktas pašreizējās cenās, atrodamas tiesību akta finanšu pārskatā.

⁴⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā, OV L 162, 22.6.2007., 1. lpp.

II NODAĻA

FINANSĒJUMA VEIDI UN FINANŠU NOTEIKUMI

6. pants *Finansiālā atbalsta veidi*

1. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta īstenošana izpaužas kā viens vai vairāki finansiālā atbalsta veidi, kas paredzēti Regulā (ES) Nr. XXX/2012 [Jaunā finanšu regula], konkrētāk, kā piešķirumi, iepirkumi un finanšu instrumenti.
2. Daļu Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta īstenošanas Komisija var uzticēt Regulas (ES) Nr. XXX/2012 [Jaunā finanšu regula] 55. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētajām struktūrām.

7. pants *Tiesības uz finansiālo atbalstu un nosacījumi tā saņemšanai*

1. Tikai darbības, kas sekmē kopējas ieinteresētības projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas], Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-E vadlīnijas] un Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas], kā arī programmas atbalsta darbības ir tiesīgas saņemt atbalstu kā ES finansiālo atbalstu dotāciju, finanšu instrumentu un iepirkuma veidā.
2. Transporta nozarē tikai darbības, kas sekmē kopējas ieinteresētības projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas], un programmas atbalsta darbības ir tiesīgas uz atbalstu kā ES finansiālo atbalstu iepirkumu un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu. Savienības finansiālo atbalstu dotāciju veidā ir tiesīgas saņemt tikai šādas darbības:
 - (a) darbības, ar kurām īsteno pamattīklu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] III nodaļu, tostarp jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 39. pantu;
 - (b) pētījumi kopējas ieinteresētības projektiem, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 8. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā;
 - (c) darbības kopējas ieinteresētības projektu atbalstam, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 8. panta 1. punkta a) un d) apakšpunktā;
 - (d) darbības satiksmes pārvaldības sistēmu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 37. pantu;
 - (e) darbības kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 38. pantu;
 - (f) darbības dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu;

(g) programmas atbalsta darbības.

Transporta nozares darbības, kas saistītas ar pārrobežu posmu vai šāda posma daļu, var saņemt Savienības finansiālo atbalstu, ja ir rakstiska vienošanās starp attiecīgajām dalībvalstīm vai starp attiecīgajām dalībvalstīm un trešām valstīm par pārrobežu posmu pabeigšanu. Izņēmuma kārtā iepriekšminētā rakstiskā vienošanās netiek prasīta, ja projekts ir vajadzīgs, lai nodrošinātu savienojumu ar kaimiņu dalībvalsts vai trešās valsts tīklu, bet faktiski nešķērso robežu.

Dotāciju finansējums projektiem, kuru būtisks ieņēmumu avots ir lietotāji, pirmām kārtām ir pieejams projekta sagatavošanai, jo īpaši PPP novērtēšanai.

3. Enerģētikas nozarē specifiski nosacījumi, ar kādiem darbības, ar kurām īsteno kopējas ieinteresētības projektus, ir atbilstīgas Savienības finansiālā atbalsta saņemšanai finanšu instrumentu un dotāciju veidā saskaņā ar šo regulu, ir izklāstīti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Energoinfrastruktūras vadlīnijas] 15. pantā.
4. Telekomunikāciju nozarē visas darbības, ar kurām īsteno kopējas ieinteresētības projektus, un programmas atbalsta darbības, kas minētas Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas] pielikumā ir tiesīgas saņemt Savienības finansiālo atbalstu dotāciju, iepirkumu un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu.

III NODAĻA DOTĀCIJAS

8. pants

Dotāciju veids un attiecināmās izmaksas

1. Dotācijas saskaņā ar šo regulu var būt kādā no veidiem, kas paredzēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] XXX. pantā.

Darba programmās nosaka dotāciju veidu, ko var izmantot, lai finansētu attiecīgās darbības.

2. Izdevumi var būt attiecināmi no dienas, kad iesniegts atbalsta pieteikums. [Izdevumi par projektiem, kas iekļauti pirmajā daudzgadu programmā, var būt attiecināmi no 2014. gada 1. janvāra, ja šī regula stājas spēkā pēc minētās dienas].
3. Attiecināmi var būt tikai dalībvalstīs radušies izdevumi, izņemot gadījumus, kad kopējas ieinteresētības projekts skar trešo valstu teritoriju un kad darbība ir obligāti nepieciešama, lai sasniegtu konkrētā projekta mērķus.
4. Iekārtu un infrastruktūras izmaksas, ko saņēmējs uzskata par kapitālizdevumiem, var būt attiecināmas līdz pilnam apjomam.
5. Attiecināmi var būt izdevumi saistībā ar vides pētījumiem par vides aizsardzību un par atbilstību Savienības *acquis*.

6. Izdevumi, kas saistīti ar zemes iegādi, nav attiecināmas izmaksas.
7. PVN nav attiecināmas izmaksas.
8. Noteikumus par saņēmējam radušos izmaksu attiecināmību *mutatis mutandis* piemēro izmaksām, kas radušās īstenošanas struktūrām.

*9. pants
Līdzdalības nosacījumi*

1. Priekšlikumus var iesniegt viena vai vairākas dalībvalstis, starptautiskas organizācijas, kopuzņēmumi vai dalībvalstīs reģistrēti publiski vai privāti uzņēmumi vai struktūras.
2. Šajā nolūkā pieteikumus var iesniegt subjekti, kas nav juridiskas personas saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem, ar nosacījumu, ka to pārstāvjiem ir tiesības uzņemties juridiskas saistības to vārdā un pārstāvji piedāvā tādas pašas Savienības finansiālo interešu aizstāvības garantijas kā juridiskas personas.
3. Fizisku personu iesniegti priekšlikumi nav atbilstīgi.
4. Ja tas nepieciešams, lai sasniegtu konkrētā kopējas ieinteresētības projekta mērķus, trešās valstis un trešās valstīs reģistrēti subjekti var piedalīties darbībās, kas sekmē kopējas ieinteresētības projektus.

Tie nevar saņemt finansējumu saskaņā ar šo regulu, izņemot gadījumus, kad tas obligāti nepieciešams, lai sasniegtu konkrētā kopējas ieinteresētības projekta mērķus.

Ja tas ir nepieciešams, lai efektīvāk īstenotu attiecīgās darbības, kas sekmē kopējas ieinteresētības projektus trešās valstīs saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas], Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-E vadlīnijas] un Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas], saskaņā ar šo regulu pieejamo finansējumu var apvienot ar finansējumu, uz ko attiecas citas attiecīgas Savienības regulas. Tādā gadījumā Komisija var ar īstenošanas aktu nolemt par vienotiem noteikumiem, kas piemērojami īstenošanai.

5. Visiem dotāciju priekšlikumiem pievieno attiecīgo dalībvalstu piekrišanu, izņemot pieteikumus telekomunikāciju nozarē un pieteikumus transporta nozarē attiecībā uz gaisa satiksmes pārvaldību.
6. Daudzgažu un ikgadējās darba programmās var paredzēt papildu specifiskus noteikumus par priekšlikumu iesniegšanu.

*10. pants
Finansējuma apmēri*

1. Izņemot gadījumus, kad minēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] XXX. pantā, priekšlikumu atlase notiek, izsludinot uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus saskaņā ar 17. pantā minētajām darba programmām.
2. Transporta nozarē:

- (a) dotācijas pētījumiem — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50 % no attiecināmajām izmaksām;
 - (b) dotācijas par darbiem —
 - i) dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20% no attiecināmajām izmaksām; finansējuma apmēru var palielināt līdz 30 % projektiem, kas paredzēti šauro vietu novēršanai; finansējuma apmēru var palielināt līdz 40% projektiem, kas attiecas uz pārrobežu posmiem;
 - ii) iekšzemes transporta savienojumi ar ostām un lidostām, darbības dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu, kā arī ostu un multimodālu platformu attīstīšana: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20% no attiecināmajām izmaksām.
 - (c) dotācijas satiksmes pārvaldības sistēmām un pakalpojumiem —
 - i) Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS): Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50% no attiecināmajām izmaksām;
 - ii) satiksmes pārvaldības sistēmas, kravas transporta pakalpojumi, drošas stāvvietas autoceļu pamattīklā, kā arī darbības, lai atbalstītu jūras transporta maģistrāļu attīstīšanu: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20% no attiecināmajām izmaksām.
3. Enerģētikas nozarē:
- (a) Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50% no pētījumu un/vai darbu attiecināmajām izmaksām;
 - (b) līdzfinansējuma apjomu var palielināt līdz ne vairāk kā 80% darbībām, kas, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Energoinfrastrukturās vadlīnijas] 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina lielu energoapgādes drošību reģionālā vai Savienības mērogā vai stiprina Savienības solidaritāti, vai ietver ļoti inovatīvus risinājumus.
4. Telekomunikāciju nozarē:
- (a) darbības platjoslas tīklu jomā — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50% no attiecināmajām izmaksām;
 - (b) darbības vispārējo pakalpojumu jomā — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 75% no attiecināmajām izmaksām;
 - (c) pamatpakalpojumu platformas parasti finansē, izmantojot iepirkumu. Izņēmuma gadījumos tās var finansēt ar dotāciju, kas sedz līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām, neskarot līdzfinansējuma principu;

- (d) programmas atbalsta darbības, ieskaitot infrastruktūras kartēšanu, mērķsadarbību un tehnisko palīdzību — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 75% no attiecināmajām izmaksām.
5. Iepriekš minēto līdzfinansējumu var palielināt par ne vairāk kā 10 procentpunktiem darbībām, kam raksturīgas starpnozarisks sinerģijas, kas palīdz sasniegt klimata pārmaiņu mazināšanas mērķus, kas palielina noturību pret klimata pārmaiņām vai samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas. Šo palielinājumu nepiemēro 11. pantā minētajiem līdzfinansējuma apmēriem.
6. Finansiālā atbalsta apjomu, kas piešķirams izraudzītajām darbībām, noteiks, pamatojoties uz katra projekta izmaksu un ieguvumu analīzi, budžeta līdzekļu pieejamību un nepieciešamību maksimāli palielināt ES finansējuma sviras efektu.

11. pants

Īpaši uzaicinājumi attiecībā uz līdzekļiem, kas pārnesti no Kohēzijas fonda transporta nozarē

1. Kas attiecas uz EUR 10 000 000 000, kas pārnesti no Kohēzijas fonda [Regulas XXX XX pants] un ko paredzēt tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, izsludina īpašus uzaicinājumus attiecībā uz projektiem, ar kuriem īsteno pamattīklu tikai un vienīgi dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.
2. Šiem īpašajiem uzaicinājumiem piemēro transporta nozarei piemērojamus noteikumus saskaņā ar šo regulu. Īstenojot šos uzaicinājumus, pēc iespējas lielāku prioritāti piešķir projektiem, kuros ievēroti valsts piešķirumi saskaņā ar Kohēzijas fondu.
3. Atkāpjoties no 10. panta un attiecībā uz EUR 10 000 000 000, kas pārnesti no Kohēzijas fonda un ko paredzēts tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, maksimālie finansēšanas apjomi ir tie, kas piemērojami Kohēzijas fondam un minēti 22. pantā un 110. panta 3. punktā Regulā (ES) Nr. XXX/2012 [ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, uz kuriem attiecas vienotais stratēģiskais satvars, un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr. 1083/2006]⁴⁵, attiecībā uz šādām darbībām:
- (a) dotācijas pētījumiem;
 - (b) dotācijas par darbiem —
 - i) dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi;
 - ii) darbības pārrobežu ceļu posmu izveides atbalstam;
 - iii) iekšzemes transporta savienojumi ar ostām un lidostām, multimodālu platformu un ostu attīstīšana;
 - (c) dotācijas satiksmes pārvaldības sistēmām un pakalpojumiem —

⁴⁵ COM(2011) 615 galīgā redakcija.

- i) Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS);
- ii) satiksmes pārvaldības sistēmas.

12. pants

Dotācijas atcelšana, samazināšana, apturēšana un izbeigšana

1. Izņemot pienācīgi pamatotus gadījumus, Komisija atceļ finansiālo atbalstu, kas piešķirts darbībām, kuras nav sāktas viena gada laikā pēc atbalsta piešķiršanas nosacījumos paredzētās darbības sākšanas dienas.
2. Komisija var apturēt, samazināt, atgūt vai izbeigt finansiālo atbalstu saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti Regulā (ES) Nr. XXX/2012 [Jaunā finanšu regula], jo īpaši:
 - (a) ja, darbību īstenojot, ir izdarīti Kopienas tiesību aktu noteikumu pārkāpumi;
 - (b) ja nav ievēroti dotācijas piešķiršanas nosacījumi, jo īpaši, ja bez Komisijas apstiprinājuma ir veiktas nozīmīgas izmaiņas, kas ietekmē projekta vai darbības būtību;
 - (c) pēc projekta virzības novērtēšanas, jo īpaši, ja minētās darbības īstenošana ir ievērojami aizkavējusies.
3. Komisija var pieprasīt atmaksāt piešķirto finansiālo atbalstu, ja divos gados pēc atbalsta piešķiršanas nosacījumos paredzētās pabeigšanas dienas vēl nav pabeigta tās darbības īstenošana, kam saņemts finansiālais atbalsts.
4. Pirms Komisija pieņem kādu no 1., 2. un 3. punktā paredzētajiem lēmumiem, tā izvērtē attiecīgo gadījumu un informē attiecīgos saņēmējus, lai tie noteiktā termiņā varētu iesniegt savus apsvērumus.

IV NODAĻA IEPIRKUMI

13. pants

Iepirkumi

1. Publiskā iepirkuma procedūras, ko veic Komisija vai kāda no 6. panta 2. punktā minētajām struktūrām vai nu savā vārdā, vai kopā ar dalībvalstīm:
 - (a) var paredzēt specifiskus nosacījumus, piemēram, vietu, kur jāveic iepirktās darbības, ja to pienācīgi pamato darbību mērķi un ja šādi nosacījumi nepārkāpj publiskā iepirkuma principus;
 - (b) var atļaut piešķirt vairākus līgumus vienā procedūrā ("iepirkums no vairākiem piegādātājiem").

2. Pienācīgi pamatotos gadījumos, kad tas nepieciešams darbību īstenošanai, 1. punktu var piemērot arī iepirkuma procedūrām, ko rīko dotāciju saņēmēji.

V NODAĻA FINANŠU INSTRUMENTI

14. pants

Finanšu instrumentu veidi

1. Finanšu instrumentus, kas izveidoti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] VIII sadaļu, var izmantot, lai atvieglinātu piekļuvi finansējumam tām struktūrām, kuras īsteno darbības, kas palīdz īstenot kopējas ieinteresētības projektu, kā definēts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012, Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 un Regulā (ES) Nr. XXXX/2012, un sasniegt to mērķus. Finanšu instrumenti balstās uz *ex-ante* novērtējumiem par tirgus nepilnībām vai neapmierinošu stāvokli ieguldījumu jomā un nepieciešamajiem ieguldījumiem.
2. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 680/2007 izveidotos finanšu instrumentus attiecīgā gadījumā var apvienot ar finanšu instrumentiem, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu.
3. Var izmantot šādus finanšu instrumentus:
 - a) kapitāla instrumenti, piemēram, ieguldījumu fondī, kas orientējas uz riska kapitāla nodrošināšanu darbībām, kas sekmē kopējas ieinteresētības projektus;
 - b) aizdevumi un/vai garantijas, ko realizē ar riska dalīšanas instrumentiem, tostarp projektu obligāciju kvalitātes uzlabošanas mehānismu, kurus emitē finanšu iestāde no saviem līdzekļiem, bet kam Savienība paredz piešķirumu uzkrājumiem un/vai kapitāla sadalei;
 - c) jebkādi citi finanšu instrumenti.

15. pants

Nosacījumi finansiāla atbalsta piešķiršanai, izmantojot finanšu instrumentus

1. Pasākumus, ko atbalsta, izmantojot finanšu instrumentus, izraugās pieteikumu iesniegšanas kārtībā un ievērojot nozariskas diversifikācijas principu atbilstīgi 3. un 4. pantam, kā arī pakāpenisku ģeogrāfisku diversifikāciju starp dalībvalstīm.
2. Savienība, ikviena dalībvalsts un citi ieguldītāji var sniegt finansiālu atbalstu papildus piešķirumiem, kas saņemti, izmantojot finanšu instrumentus, ar nosacījumu, ka Komisija piekrīt jebkādam izmaiņām darbību atbilstības kritērijos un/vai instrumenta ieguldījumu stratēģijā, kas var būt nepieciešama papildu piešķiruma dēļ.
3. Finanšu instrumenti tiecas saglabāt Savienības budžeta nodrošināto aktīvu vērtību. Tie var nest saprātīgu peļņu, lai sasniegtu citu partneru vai ieguldītāju mērķus.

4. Finanšu instrumentus var kombinēt ar dotācijām, kas finansētas no Savienības budžeta, tostarp saskaņā ar šo regulu.
5. Darba programmās var paredzēt papildu nosacījumus atbilstīgi nozaru specifiskajām vajadzībām.
6. Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] 18. panta 2. punktu viena finanšu instrumenta radītos ieņēmumus un atmaksājumus piesaista minētajam finanšu instrumentam. Attiecībā uz finanšu instrumentiem, kas jau izveidoto 2007.–2013. gada daudzgadu finanšu shēmas ietvaros, ieņēmumus un atmaksājumus no minētajā periodā uzsāktajām operācijām 2014.–2020. gadā piesaista finanšu instrumentam.

16. pants
Darbības trešās valstīs

Darbības trešās valstīs var atbalstīt ar finanšu instrumentiem, ja tas nepieciešams kopējas ieinteresētības projekta īstenošanai.

VI NODAĻA **PLĀNOŠANA, ĪSTENOŠANA UN KONTROLE**

17. pants
Daudzgadu un/vai gada darba programmas

1. Komisija pieņem daudzgadu un gada darba programmas katrai nozarei. Komisija var pieņemt arī daudzgadu un gada darba programmas, kas aptver vairākas nozares. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 24. panta 2. punktā.
2. Daudzgadu darba programmu izvērtē vismaz termiņa vidusposmā. Ja vajadzīgs, Komisija ar īstenošanas aktu daudzgadu īstenošanas programmu pārstrādā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 24. panta 2. punktā.
3. Pieņem daudzgadu īstenošanas programmu transporta jomā attiecībā uz kopējas ieinteresētības projektiem, kas uzskaitīti šīs regulas pielikuma I daļā.

Finansējuma apjoms ir 80–85 % no 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem budžeta līdzekļiem.
4. Daudzgadu darba programmas enerģētikas un telekomunikāciju jomā nosaka stratēģisku ievirzi kopējas ieinteresētības projektu jomā, un tajās var iekļaut konkrētus kopējas ieinteresētības projektus.
5. Nozaru gada darba programmas transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā pieņem kopējas ieinteresētības projektiem, kas nav iekļauti daudzgadu darba programmā.
6. Rīkodamās saskaņā ar 1. punktā minēto procedūru, Komisija, izveidojot daudzgadu un gada darba programmas, nosaka atlases un piešķiršanas kritērijus atbilstīgi mērķiem un prioritātēm, kas noteikti:

- a) transportam — Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas];
 - b) enerģētikai — Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [Eiropas energoinfrastruktūras vadlīnijas];
 - c) telekomunikācijām — Regulā (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO vadlīnijas].
7. Darba programmas koordinē, lai izmantotu sinerģiju starp transporta, elektroenerģijas un telekomunikāciju nozarēm, jo sevišķi tādās jomās kā viedie elektrotīkli, elektriskais transports, intelektiskas un ilgtspējīgas transporta sistēmas vai kopīgas piekļuves tiesības. Var pieņemt daudznozarisiskus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus.

18. pants
Gada maksājumi

Budžeta saistības var sadalīt gada maksājumos. Tādā gadījumā Komisija katru gadu uzņemas saistības par gada maksājumiem, ņemot vērā to darbību attīstības gaitu, kuras saņem finansiālo atbalstu, kā arī paredzamās vajadzības un pieejamo budžetu.

Atsevišķo gada maksājumu indikatīvo grafiku paziņo attiecīgajiem dotāciju saņēmējiem un, ja tas attiecināms uz finanšu instrumentiem, attiecīgajām finanšu iestādēm.

19. pants
Gada apropriāciju pārvešana

Apropriācijas, kas nav izlietas līdz tā finanšu gada beigām, par kuru tās bijušas iekļautas, automātiski pārnēs uz vienu gadu.

[20. pants
Deleģētie akti

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 25. pantu par pielikumā iekļauto sarakstu papildināšanu vai grozīšanu.

21. pants
Saņēmēju un dalībvalstu atbildība

Savā atbildības jomā un neskarot pienākumus, kas saņēmējiem jāpilda saskaņā ar nosacījumiem, kas reglamentē dotācijas, saņēmēji un dalībvalstis dara visu, lai īstenotu kopējas ieinteresētības projektus, kuri saņem saskaņā ar šo regulu piešķirtu Savienības finansiālo atbalstu.

Dalībvalstis attiecībā uz transporta un enerģētikas nozaru projektiem veic darbību tehnisko uzraudzību un finanšu kontroli, cieši sadarbojoties ar Komisiju, un apliecina to izdevumu patiesumu un atbilstību, kuri radušies saistībā ar projektiem vai projektu daļām. Dalībvalstis var lūgt Komisiju piedalīties pārbaudēs uz vietas.

Telekomunikāciju nozarē valstu regulatīvās iestādes veic visu iespējamo, lai nodrošinātu vajadzīgo tiesisko noteiktību un tādu investīciju vidū, lai atvieglinātu to projektu īstenošanu, kas saņem Savienības finansiālo atbalstu saskaņā ar šo regulu.

Izmantojot Eiropas transporta tīkla interaktīvo ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu (TENtec), dalībvalstis regulāri informē Komisiju par rezultātiem, kas sasniegti kopējas ieinteresētības projektu īstenošanā un par šajā nolūkā veiktajiem ieguldījumiem, tostarp par to, cik daudz atbalsta izlietots, lai sasniegtu klimata pārmaiņu mērķus.

22. pants

Atbilstība Savienības politikas virzieniem un Savienības tiesībām

Saskaņā ar šo regulu finansē tikai darbības, kas ir saskaņā ar Savienības tiesībām un atbilst attiecīgajai Savienības politikai.

23. pants

Savienības finansiālo interešu aizsardzība

1. Komisija veic pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka, īstenojot saskaņā ar šo regulu finansētas darbības, tiek aizsargātas Savienības finansiālās intereses, piemērojot aizsargpasākumus pret krāpšanu, korupciju un jebkādam citām prettiesiskām darbībām, veicot efektīvas pārbaudes un, ja ir atklātas nelikumības, atgūstot nepamatoti izmaksātās summas un vajadzības gadījumā piemērojot iedarbīgus, samērīgus un preventīvus sodus.
2. Komisijai vai tās pārstāvjiem un Revīzijas palātai ir tiesības veikt revīzijas gan dokumentos, gan uz vietas attiecībā uz visiem dotāciju saņēmējiem, īstenošanas struktūrām, uzņēmējiem un apakšuzņēmējiem, kas saņēmuši Kopienas līdzekļus.
3. Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF) ir pilnvarots veikt inspekcijas uz vietas pie uzņēmējiem, uz kuriem tieši vai netieši attiecas šāds finansējums saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas Padomes 1996. gada 11. novembra Regulā (Euratom, EK) Nr. 2185/96 par pārbaudēm un apskatēm uz vietas, ko Komisija veic, lai aizsargātu Eiropas Kopienas finanšu intereses pret krāpšanu un citām nelikumībām⁴⁶, lai noteiktu, ka notikusi krāpšana, korupcija vai jebkāda cita nelikumīga darbība, kas skar Savienības finansiālās intereses saistībā ar dotācijas nolīgumu vai lēmumu, vai līgumu, kas saistīts ar Savienības finansējumu.
4. Neskarot iepriekšējos punktus, sadarbības nolīgumos ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām, kā arī dotāciju nolīgumos, lēmumos un līgumos, kas izriet no šīs regulas īstenošanas, Komisijai, Revīzijas palātai un OLAF nepārprotami dotas tiesības veikt šādas revīzijas, pārbaudes uz vietas un inspekcijas.

II SADAĻA

VISPĀRĒJI UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

⁴⁶ OV L 292, 15.11.1996., 2. lpp.

24. pants
Komitejas

1. Komisijai palīdz Instrumenta koordinēšanas komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Komiteja nodrošina horizontālu pārskatu pār 18. pantā minētajām darba programmām, lai nodrošinātu konsekvenci un starpnozaru sinerģiju apzināšanu un izmantošanu.

25. pants
Deleģēšanas izmantošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai ir piešķirtas, ievērojot nosacījumus, kas paredzēti šajā pantā.
2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, kas minētas 20. pantā, Komisijai piešķir uz nenoteiktu laikposmu, sākot no dienas, kad šī regula stājas spēkā.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt 20. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neietekmē neviena jau spēkā esoša deleģētā tiesību akta derīgumu.
4. Līdzko Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar 20. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā pēc Eiropas Parlamenta un Padomes informēšanas par šo aktu nav saņemti iebildumi no Eiropas Parlamenta vai Padomes vai ja līdz minētā termiņa beigām Komisija ir saņēmusi informāciju gan no Eiropas Parlamenta, gan no Padomes par to, ka iebildumi netiks celti. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo periodu pagarina par diviem mēnešiem.

26. pants
Novērtēšana

1. Ne vēlāk kā līdz 2018. gada vidum Komisija sagatavo novērtējuma ziņojumu par to, kā sasniegti visu pasākumu mērķi (rezultātu un ietekmes līmenī), cik efektīvi izmantoti resursi un kāda ir Eiropas pievienotā vērtība, ņemot vērā iespējamo lēmumu par pasākumu atjaunošanu, grozīšanu vai apturēšanu. Bez tam novērtējumā aplūko arī vienkāršošanas iespējas, iekšējo un ārējo konsekvenci, to, vai visi mērķi vēl aizvien ir būtiski, kā arī to, kā pasākumi nāk par labu Savienības prioritātēm — gudrai, ilgtspējīgai un iekļaujošai izaugsmei. Tajā ņem vērā rezultātus novērtējumiem par iepriekšējo pasākumu ilgtermiņa ietekmi.
2. Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalsti un saņēmējiem veic *ex-post* novērtējumu. *Ex-post* novērtējumā aplūko Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta efektivitāti un lietderību,

tā ietekmi uz ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju, to, kā tas sekmē Savienības prioritāšu — gudras, ilgtspējīgas un iekļaujošas izaugsmes — sasniegšanu un to, cik liels un cik rezultatīvs bijis atbalsts mērķu sasniegšanai klimata pārmaiņu jomā. *Ex-post* novērtējumu ņem vērā, pieņemot lēmumu par turpmāku pasākumu atjaunošanu, grozīšanu vai apturēšanu.

3. Novērtējumos ņem vērā gūtās sekmes pēc rezultativitātes rādītājiem, kas minēti 3. un 4. pantā.
4. Komisija šo novērtējumu secinājumus paziņo Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai.
5. Komisija un dalībvalstis ar citu iespējamo saņēmēju palīdzību var novērtēt projektu īstenošanas metodes, kā arī attiecībā projektu īstenošanas ietekmi, lai noskaidrotu, vai ir sasniegti mērķi, tostarp mērķi saistībā ar vides aizsardzību.
6. Komisija var pieprasīt, lai saņēmēja dalībvalsts, uz ko attiecas kopējas ieinteresētības projekts, iesniedz īpašu izvērtējumu par darbībām un saistītajiem projektiem, kas finansēti saskaņā ar šo regulu, vai attiecīgā gadījumā sniedz Komisijai informāciju un palīdzību, kas vajadzīga šādu projektu izvērtēšanai.

27. pants

Informācija, komunikācija un publiskošana

1. Saņēmēji un attiecīgā gadījumā attiecīgās dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar šo regulu piešķirtais atbalsts tiek pienācīgi publiskots, lai sabiedrību informētu par Savienības lomu projektu īstenošanā.
2. Komisija īsteno informācijas un komunikācijas pasākumus par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektiem un rezultātiem. Turklāt no budžeta, kas saskaņā ar šo regulu piešķirts komunikācijai, sedz arī korporatīvo komunikāciju par Savienības politiskajām prioritātēm⁴⁷.

28. pants

Pārejas noteikumi

Šī regula neliedz turpināt vai grozīt – tostarp pilnīgi vai daļēji atcelt – attiecīgos projektus līdz to pabeigšanai vai finansiālo atbalstu, ko Komisija piešķirusi, pamatojoties uz Regulām (EK) Nr. 2236/95 un (EK) Nr. 680/2007 vai uz jebkuriem citiem tiesību aktiem, kas 2013. gada 31. decembrī piemērojami minētajam atbalstam un kurus pēc šā termiņa turpina piemērot minētajām darbībām līdz to pabeigšanai.

⁴⁷ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Budžets stratēģijai “Eiropa 2020”” II daļa (politikas dokumenti), COM(2011)500 galīgā redakcija, 29.6.2011., 7. lpp.

*29. pants
Atcelšana*

Neskarot šīs regulas 28. pantā paredzētos noteikumus, ar šo Regulu (EK) Nr. 680/2007 atceļ no 2014. gada 1. janvāra.

*30. pants
Stāšanās spēkā*

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2014. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briseļē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

PIELIKUMS

I DAĻA: SARAKSTS AR IEPRIEKŠ DEFINĒTIEM PROJEKTIEM PAMATTĪKLĀ TRANSPORTA NOZARĒ

a) Horizontālās prioritātes

Inovatīva pārvaldība & pakalpojumi	<i>Vienotā Eiropas gaisa telpa (SESAR)</i>
Inovatīva pārvaldība & pakalpojumi	<i>Satiksmes pārvaldības sistēmas autoceļiem, dzelzceļam un iekšējiem ūdensceļiem (ITS, ERTMS, RIS)</i>
Inovatīva pārvaldība & pakalpojumi	<i>Pamattīkla ostas un lidostas</i>

Pamattīkla koridori

1. Baltijas – Adrijas koridors

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Helsinki - Tallinn	Ostas, jūras maģistrāles	ostu starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu un to starpsavienojumu attīstīšana, jūras maģistrāles (tostarp ledlaušanas jaudas)
Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Dzelzceļš	(sīka) izpēte par jaunu, ar UIC sliežu platumu pilnībā sadarbspējīgu līniju; darbi pie jaunās līnijas sāksies pirms 2020. g.; dzelzceļa — lidostu/ostu starpsavienojumi
Gdynia - Katowice	Dzelzceļš	modernizācija
Gdynia, Gdansk	Ostas	ostu starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana
Warszawa - Katowice	Dzelzceļš	modernizācija
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Dzelzceļš	modernizācija, jo īpaši pārobežu posmos PL-CZ, PL-SK un SK-AT; (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine -	Dzelzceļš	notiek modernizācija un darbi, (tālāka) multimodālo

Venezia - Ravenna		platformu un attīstīšana
Trieste, Venice, Ravenna	Ostas	ostu starpsavienojumi, (tālāka) multimodālo platformu attīstīšana

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

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
BY robeža - Warszawa - Poznań - DE robeža	Dzelzceļš	esošo līniju modernizācija, izpēte par ātrgaitas dzelzceļu
PL robeža - Berlin - Hannover – Amsterdam/Rotterdam	Dzelzceļš	vairāku posmu modernizācija (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Rietumvāciskais kanāli, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlin	Iekšējie ūdensceļi	modernizācija
Amsterdams slūžas	Iekšējie ūdensceļi	notiek izpēte
Felixstowe – Midlands	Dzelzceļš, osta, multimodālas platformas	starpsavienojumi, osta, multimodālas platformas

3. Vidusjūras koridors

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – UA border

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Algeciras - Madrid	Dzelzceļš	notiek izpēte, būvdarbi jāuzsāk līdz 2015. gadam, jāpabeidz līdz 2020. gadam
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Dzelzceļš	notiek izpēte un darbi
Valencia - Tarragona - Barcelona	Dzelzceļš	celtniecība 2014.-2020. g. laikposmā

Barcelona	Osta	dzelzceļa starpsavienojumi ar ostu un lidostu
Barcelona - Perpignan	Dzelzceļš	pārrobežu posms, notiek darbi, jauna līnija pabeigta līdz 2015. g., esošās līnijas modernizācija
Perpignan - Montpellier	Dzelzceļš	apvadam Nîmes – Montpellier jābūt ekspluatācijā 2017. g., Montpellier – Perpignan 2020. g.
Lyon - Torino	Dzelzceļš	pārrobežu posms, darbi pie tuneļa klintīs jāuzsāk pirms 2020. g., pievadceļu izpēte
Milano - Brescia	Dzelzceļš	daļēji modernizācija, daļēji jaunas ātrgaitas līnijas būve
Brescia - Venezia - Trieste	Dzelzceļš	darbi vairākos posmos jāuzsāk līdz 2014. gadam
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	Iekšējie ūdensceļi	izpēte, modernizācija, darbi
Trieste - Divača	Dzelzceļš	notiek izpēte un daļēja modernizācija; pārrobežu posms jāizveido pēc 2020. g.
Koper - Divača - Ljubljana - Maribor	Dzelzceļš	izpēte un esošās līnijas modernizācija/ daļēji jaunas līnijas būve
Ljubljana mezgls	Dzelzceļš	dzelzceļa mezgls Ljubljana, ieskaitot multimodālu platformu; dzelzceļa un lidostas starpsavienojums
Maribor - Zalău	Dzelzceļš	pārrobežu posms: izpēti, darbiem jāuzsāk pirms 2020. g.
Boba- Szekesferhervar	Dzelzceļš	modernizācija
Budapest-Miskolc-UA border	Dzelzceļš	modernizācija

4. Hamburg – Rostock – Burgas/TR robeža – Piraeus – Lefkosia

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Dresden - Praha	Dzelzceļš	izpēte par ātrgaitas dzelzceļu
Prague	Dzelzceļš	modernizācija, kravas pārvadājumu apvedceļš; dzelzceļa savienojums ar lidostu
Hamburg - Dresden - Praha - Pardubice	Iekšējie ūdensceļi	Elbes upes infrastruktūras modernizācija

Dēcin slūžas	Iekšējie ūdensceļi	izpēte
Breclav - Bratislava	Dzelzceļš	pārrobežu posms, modernizācija
Bratislava - Hegyeshalom	Dzelzceļš	pārrobežu posms, modernizācija
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Dzelzceļš	modernizācija HU gandrīz pabeigta, vēl notiek RO
Vidin - Sofīa - Burgas/TR border Sofia - Thessaloniki - Athens/Piraeus	Dzelzceļš	izpēte un darbi Vidin – Sofīa – Thessaloniki; modernizācija posmā Sofīa – Burgas/TR robeža
Athens/Piraeus - Limassol	Jūras maģistrāles	ostas jauda un savienojumi ar iekšzemi
Limassol - Lefkosia	Ostas, multimodālas platformas	modālā starpsavienojuma modernizācija

5. Helsinki – Valletta

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö – Kopenhavn – Fehmarn – Hamburg – Hannover
Bremen – Hannover – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Bari
Napoli – Palermo – Valletta

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Kotka/Hamina - Helsinki	Osta, dzelzceļš	ostas iekšzemes savienojumi, dzelzceļa modernizācija
Helsinki	Dzelzceļš	lidostas – dzelzceļa savienojums
RU robeža - Helsinki	Dzelzceļš	notiek darbi
Turku - Stockholm	Ostas, jūras maģistrāles	ostas iekšzemes savienojumi, ledlaušanas jauda
Stockholm – Malmö (Ziemeļu trīsstūris)	Dzelzceļš	konkrētos posmos notiek darbi
Fehmarn	Dzelzceļš	notiek izpēte, Fērmarnas šaurumā fiksēta savienojuma celtniecības darbi laikposmā no 2014. līdz 2020. g.
Kopenhavn - Hamburg via Fehmarn: pievadceļi	Dzelzceļš	pievadceļi DK jāpabeidz līdz 2020. gadam, pievadceļi Vācijā jāpabeidz 2 posmos (2020.-2027.)

Hamburg/Bremen - Hannover	Dzelzceļš	darbi jāuzsāk pirms 2020. gada
München - Wörgl	Dzelzceļš	piekļuve Brenner klinšu tunelim un pārrobežu posms izpēte
Brenner Base Tunnel	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Fortezza - Verona	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Napoli - Bari	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Napoli – Reggio Calabria	Dzelzceļš	modernizācija
Messina - Palermo	Dzelzceļš	modernizācija (atlikušie posmi)
Palermo - Valletta	Ostas, jūras maģistrāles	ostas iekšzemes savienojumi
Valletta - Marsaxlokk	Osta, lidosta	jāizvērs š satiksmes pārvaldības sistēmas, modālā starpsavienojuma modernizācija

6. Genova – Rotterdam

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Genova - Milano/Novara - CH robeža	Dzelzceļš	izpēte; darbi sāksies pirms 2020. g.
Basel - Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen	Iekšējie ūdensceļi	modernizācija
Karlsruhe - Basel	Dzelzceļš	darbi jāpabeidz līdz 2020. gada beigām
Frankfurt - Mannheim	Dzelzceļš	notiek izpēte
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Dzelzceļš	darbi jāpabeidz līdz 2017. gadam
Zeebrugge	Ostas	slūžas: notiek izpēte

7. Lisboa - Strasbourg

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Ātrgaitas dzelzceļš Sines/Lisboa - Madrid	Dzelzceļš, ostas	notiek izpēte un būvdarbi, modālā starpsavienojuma modernizācija Sines/Lisboa ostās
Ātrgaitas dzelzceļš Porto - Lisboa	Dzelzceļš	notiek izpēte
Dzelzceļa savienojums Aveiro - ES	Dzelzceļš	pārrobežu posms: notiek darbi
Dzelzceļa savienojums Bergara - San Sebastián - Bayonne	Dzelzceļš	paredzams, ka tiks pabeigts ES 2016. gadā un FR 2020. gadā
Bayonne - Bordeaux	Dzelzceļš	notiek sabiedriskā apspriešana
Tours - Bordeaux	Dzelzceļš	notiek darbi
Paris	Dzelzceļš	dienvīdu ātrgaitas apvedceļš
Baudrecourt - Mannheim	Dzelzceļš	modernizācija
Baudrecourt - Strasbourg	Dzelzceļš	darbi turpinās, jāpabeidz līdz 2016. gadam

8. Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham

Glasgow/Edinburgh – Birmingham

Birmingham – London – Lille – Brussel/Bruxelles

Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris

London – Dover – Calais – Paris

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Dublin - Belfast	Dzelzceļš	modernizācija; Dublīnas starpsavienojumi (DART)
Glasgow - Edinburgh	Dzelzceļš	modernizācija
Ātrgaitas līnija 2	Dzelzceļš	izpēte
Swansea - Cardiff - Bristol - London	Dzelzceļš	modernizācija
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Ostas	ostas iekšzemes savienojumi
Le Havre - Paris	Iekšējie ūdensceļi	modernizācija

Le Havre - Paris	Dzelzceļš	izpēte
Calais - Paris	Dzelzceļš	priekšizpēte

9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Maas	Iekšējie ūdensceļi	modernizācija
Albertkanaal	Iekšējie ūdensceļi	modernizācija
Terneuzen	Jūra	slūžas: notiek izpēte
Terneuzen - Gent	Iekšējie ūdensceļi	izpēte, modernizācija
Antwerp	Jūras osta	slūžas: notiek izpēte, ostas iekšzemes savienojumi
Canal Seine - Escaut	Iekšējie ūdensceļi	projektēšana pabeigta, uzsākts konkursa dialogs, kopumā jāpabeidz līdz 2018. gadam
Ūdensceļu modernizācija Wallonia	Iekšējie ūdensceļi	izpēte, modernizācija
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Dzelzceļš	notiek darbi
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Dzelzceļš	modernizācija
Dzelzceļa savienojumi Luxembourg-Dijon- Lyon (TGV Rhin - Rhône)	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Lyon	Dzelzceļš	austrumu apvedceļš: izpēte un darbi
Kanāls Saône – Moselle/Rhin	Iekšējie ūdensceļi	notiek priekšizpēte
Rhône	Iekšējie ūdensceļi	modernizācija

10. Strasbūras – Donavas koridors

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

Iepriekš definēti posmi	Veids	Apraksts/grafiks
Dzelzceļa savienojums Strasbourg - Kehl Appenweier	Dzelzceļš	darbi Appenweier starpsavienojumā
Karlsruhe - Stuttgart - München	Dzelzceļš	notiek izpēte un darbi
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Dzelzceļš	notiek izpēte un darbi
Salzburg - Wels	Dzelzceļš	izpēte
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Dzelzceļš	izpēte; daļēji notiek darbi
Dzelzceļa savienojums Wels - Wien	Dzelzceļš	paredzēts pabeigt līdz 2017. gadam
Wien - Budapest	Dzelzceļš	izpēte par ātrgaitas dzelzceļu HU
Arad - Brašov - București - Constanta	Dzelzceļš	konkrētu posmu modernizācija; izpēte par ātrgaitas dzelzceļu
Main – Main-Donau-Canal – Danube	Iekšējie ūdensceļi	izpēte un darbi pie vairākiem posmiem un šaurajām vietām; iekšējo ūdensceļu ostas: iekšzemes savienojumi
Constanta	Ostas	iekšzemes savienojumi

b) Citi pamattīkla posmi

Sofia — FYROM robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	notiek izpēte
Sofia — Serbijas robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	notiek izpēte
Timișoara – Serbijas robeža	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	notiek izpēte
München – Praha	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	izpēte
Nürnberg – Praha	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	izpēte
Wrocław – Dresden	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	modernizācija
Wrocław – Praha	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	izpēte
Graz – Maribor – Pragersko	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	izpēte
Botnijas koridors: Lulea – Oulu	Pārrobežu posms	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Spānijas ziemeļrietumi un Portugāle	Šaurā vieta	Dzelzceļš	notiek darbi
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Šaurā vieta	Dzelzceļš	izpēte
Halle – Leipzig – Nürnberg	Šaurā vieta	Dzelzceļš	notiek darbi, jāpabeidz līdz 2017. gadam
Rail Egnathia	Šaurā vieta	Dzelzceļš	notiek izpēte
Iekšējie ūdensceļi Dunkerque - Lille	Šaurā vieta	Iekšējie ūdensceļi	notiek izpēte
Paralēla ātrgaitas dzelzceļa līnija Paris- Lyon	Šaurā vieta	Dzelzceļš	notiek priekšizpēte
Sundsvall – Umea – Lulea	Šaurā vieta	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Malmö - Göteborg	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	darbi
Bothnian – Kiruna – NO robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	izpēte un darbi
Dzelzceļa savienojums Shannon - Cork - Dublin	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	notiek izpēte

Dzelzceļa savienojums uz Wilhelmshaven un Bremerhaven	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	notiek izpēte
Zilina – UA robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	modernizācija
Ventspils – Rīga – RU robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	modernizācija
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – BY robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	modernizācija, lidostu starpsavienojumi
Katowice – Wrocław – DE robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	modernizācija
Marseille – Toulon – Nice – IT robeža	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	izpēte par ātrgaitas dzelzceļu
Bordeaux – Toulouse	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	izpēte par ātrgaitas dzelzceļu
Tampere – Oulu	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	posmu modernizācija
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Pārējais pamattīkls	Dzelzceļš	izpēte un darbi

II DAĻA: SARAKSTS AR INFRASTRUKTŪRAS PRIORITĀRAJIEM KORIDORIEM UN JOMĀM
ENERĢĒTIKAS NOZARĒ

a) Prioritārie koridori		
	Mērķis	Attiecīgās dalībvalstis
1. Jūras elektrotīkli ziemeļu jūrās (“NSOG”)	Izveidot integrētu jūras elektrotīklu Ziemeļu jūrā, Īrijas jūrā, Lamanšā, Baltijas jūrās un kaimiņu ūdeņos, lai pārvadītu elektroenerģiju, kas iegūta no atjaunojamiem jūras energoavotiem, uz patēriņa centriem un krātuvēm un palielinātu pārrobežu elektroenerģijas apmaiņu	Beļģija, Dānija, Francija, Vācija, Īrija, Luksemburga, Nīderlande, Zviedrija, Apvienotā Karaliste
2. Ziemeļu-dienvidu elektrotīklu starpsavienojumi Eiropas dienvidrietumos (“NSI West Electricity”)	Izveidot starpsavienojumus starp reģiona dalībvalstīm un trešām valstīm Vidusjūras reģionā, jo īpaši, lai integrētu no atjaunojamiem energoavotiem iegūtu elektroenerģiju	Beļģija, Francija, Vācija, Īrija, Itālija, Luksemburga, Nīderlande, Malta, Portugāle, Spānija, Apvienotā Karaliste
3. Ziemeļu-dienvidu gāzes starpsavienojumi Eiropas dienvidrietumos (“NSI West Gas”)	Palielināt starpsavienojumu jaudu ziemeļu-dienvidu gāzes plūsmām Rietumeiropā, lai vēl vairāk diversificētu	Beļģija, Īrija, Luksemburga, Francija, Vācija, Itālija, Malta, Nīderlande, Portugāle, Spānija, Apvienotā Karaliste

	piegādes maršrutus un palielinātu gāzes piegādājamību īstermiņā	
4. Ziemeļu-dienvidu elektroenerģijas starpsavienojumi Austrumeiropas vidienē un dienvidos (" NSI East Electricity ")	Nostiprināt starpsavienojumus un iekšējās līnijas ziemeļu-dienvidu un austrumu-rietumu virzienā, lai pabeigtu iekšējā tirgus izveidi un integrētu no atjaunojamiem energoavotiem saražoto enerģiju	Austrija, Bulgārija, Čehija, Kipra, Vācija, Grieķija, Ungārija, Itālija, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija
5. Ziemeļu-dienvidu gāzes starpsavienojumi Austrumeiropas vidienē un dienvidos (" NSI East Gas ")	Nostiprināt reģionālos gāzes savienojumus starp Baltijas jūras reģionu un Adrijas un Egejas jūru un tālāk līdz Melnajai jūrai, jo īpaši, lai palielinātu piegādes drošību un piegādes avotu diversifikāciju	Austrija, Bulgārija, Čehija, Kipra, Vācija, Grieķija, Ungārija, Itālija, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija
6. Baltijas enerģētikas tirgus starpsavienojuma plāns elektroenerģijas jomā (" BEMIP Electricity ")	Izveidot starpsavienojumus starp dalībvalstīm Baltijas reģionā un attiecīgi nostiprināt iekšējā tīkla infrastruktūru, lai novērstu Baltijas valstu izolētību un veicinātu tirgus integrāciju	Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija, Zviedrija

	reģionā	
7. Baltijas enerģētikas tirgus starpsavienojuma plāns gāzes jomā ("BEMIP Gas")	Novērst trīs Baltijas valstu un Somijas izolētību, likvidējot atkarību no viena piegādātāja un palielinot piegādes diversifikāciju Baltijas jūras reģionā	Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija, Zviedrija
8. Dienvidu gāzes koridors ("SGC")	Gāzes pārvadīšana no Kaspijas baseina, Vidusāzijas, Tuvajiem austrumiem un Vidusjūras baseina austrumiem uz Savienību, lai palielinātu gāzes piegāžu diversifikāciju	Austrija, Bulgārija, Čehija, Kipra, Francija, Vācija, Grieķija, Ungārija, Itālija, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija

b) Prioritārās jomas		
	Mērķis	Attiecīgās dalībvalstis
Viedo tīklu ieviešana	Paātrināt viedo tīklu tehnoloģiju ieviešanu visā Savienībā, lai efektīvi integrētu visam elektrotīklam pieslēgto lietotāju paradumus un rīcību	visas
Elektromaģistrāles	Līdz 2020. gadam izveidot pirmās elektromaģistrāles ar mērķi izveidot elektromaģistrāļu sistēmu visā Savienībā	visas
Oglekļa dioksīda pārrobežu tīkls	Sagatavoties infrastruktūras būvei, kas domāta oglekļa dioksīda transportēšanai starp dalībvalstīm, ņemot vērā gaidāmo oglekļa dioksīda uztveršanas un uzglabāšanas ieviešanu	visas

III DAĻA: SARAKSTS AR IEPRIEKŠ DEFINĒTĀM PRIORITĀTĒM UN IEJAUKŠANĀS JOMĀM

TELEKOMUNIKĀCIJU NOZARĒ

a) Horizontālās prioritātes

Inovatīva pārvaldība, kartēšana & pakalpojumi	<p>Tehniskā palīdzība un projektu atkārtošanas pasākumi, ja tas nepieciešams ieviešanai un pārvaldībai, tostarp projektu un ieguldījumu plānošana un priekšizpēte</p> <p>Eiropas platjoslas infrastruktūras kartēšana, lai attīstītu attiecīgo teritoriju nepārtrauktu un detalizētu fizisko apsekošanu un dokumentēšanu, piekļuves tiesību analīze, esošā aprīkojuma modernizācijas potenciāla izvērtēšana u.c.</p> <p>Ietekmes uz vidi analīze, ņemot vērā vajadzības pielāgoties klimata pārmaiņām, mazināt klimata pārmaiņas un uzlabot noturību katastrofu gadījumā</p>
Atbalsta darbības un citi tehniskā atbalsta pasākumi	<p>Darbības, kas nepieciešamas, lai sagatavotos kopējas ieinteresētības projektu īstenošanai vai darbības, kas sekmē šī uzdevuma izpildi, tostarp sagatavošanās pētījumi, priekšizpēte, novērtēšanas un validēšanas pētījumi, kā arī jebkādi citi tehniskā atbalsta pasākumi, tostarp pirms darbības, lai pilnībā definētu un izstrādātu darbību.</p>

b) Platjoslas tīkli

Iesaistoties platjoslas jomā, tiks sekmēta gudra un iekļaujoša izaugsme, proti, tiks izveidots sabalansēts un ģeogrāfiski diversificēts platjoslas projektu portfelis, tostarp gan 30Mbps un 100Mbps plus projekti, gan pilsētu, priekšpilsētu un lauku apvidu projekti, lai sasniegtu apmierinošu pieslēgumu līmeni visās dalībvalstīs.

Iesaistes veids	Apraksts
Iesaistīšanās platjoslas tīklu jomā ietver:	Ieguldījumi platjoslas tīklos, kas spēj sasniegt Digitalizācijas programmā 2020. gadam izvirzīto mērķi — vispārēju aptvērumu ar 30 Mbps tīkliem, vai

	Ieguldījumi platjoslas tīklos, kas spēj sasniegt Digitalizācijas programmā 2020. gadam izvirzīto mērķi — vismaz 50% mājsaimniecību ir pieslēgums internetam ar ātrumu, kas lielāks par 100 mbps.
Iesaiste platjoslas tīklu jomā sastāv no viena vai vairākiem šādiem elementiem:	Pasīvas materiālās infrastruktūras izvērsšana vai kombinētas pasīvas un aktīvas materiālās infrastruktūras un palīginfrastruktūras elementu izvērsšana, ko papildina šādas infrastruktūras ekspluatācijai nepieciešamie pasākumi;
	Saistīti objekti un saistīti pakalpojumi, piemēram, kabeļinstalācijas ēkās, antenas, torņi un citas palīgbūves, cauruļvadi, kanāli, masti, akas, skapji;
	Potenciālo sinerģiju izmantošana, kas rodas starp platjoslas tīklu plašu ieviešanu un citiem komunālajiem tīkliem (enerģētika, transports, ūdensapgāde, kanalizācija utt.), jo īpaši saistībā ar viedo elektroenerģijas sadali.

c) Digitālo pakalpojumu infrastruktūra

Digitālo pakalpojumu infrastruktūras nozarē atbalsta iesaistīšanos šādās jomās.

Digitālais pakalpojums	Apraksts
<i>Eiropas mēroga ātrdarbīgi pamatsavienojumi valsts pārvaldei</i>	Sabiedriska Eiropas mēroga pamatpakalpojumu infrastruktūra, kas nodrošina ātrdarbīgus pieslēgumus valsts iestādēm tādās jomās kā valsts pārvalde, kultūra, izglītība un veselība.
<i>E-pārvaldes pakalpojumu pārrobežu sniegšana</i>	Standartizētas, pārrobežu un lietotājdraudzīgas saziņas platformas, kas rada apjomradītus ietaupījumus visā ekonomikā un publiskajā sektorā un nāk par labu vienotajam tirgum. Šādas platformas paver iespējas elektroniskajam iepirkumam, tiešsaistes veselības aprūpes pakalpojumiem, standartizētai uzņēmumu ziņošanai, apmaiņai

	<p>ar tiesu informāciju, uzņēmumu reģistrēšanai tiešsaistē visā Eiropā, e-pārvaldības pakalpojumiem uzņēmumiem, ieskaitot uzņēmumu reģistrēšanu tiešsaistē visā Eiropā.</p>
<p><i>Piekluve publiskā sektora informācijai un daudzvalodu pakalpojumiem</i></p>	<p>Eiropas kultūras resursu lielu kolekciju digitalizācija un trešo personu iespējas šos resursus izmantot.</p> <p>Pilnīga piekluve atkalizmantošanas nolūkā visai nekonfidencialajai informācijai, kas ES ir publiskā sektora rīcībā, līdz 2020. gadam.</p> <p>Iespējas ikvienam uzņēmumam ES piedāvāt tiešsaistes pakalpojumus savā valodā, kuriem var bez grūtībām piekļūt un tos izmantot ikvienā ES valodā.</p>
<p><i>Drošība un drošums</i></p>	<p>Kopīgas skaitļošanas iekārtas, datubāzes un programmatūra Drošāka interneta centros dalībvalstīs, kā arī atbalsta operācijas, kas apstrādā ziņojumus par seksuāli nepieņemamu saturu.</p> <p>Kritiski svarīga pakalpojumu infrastruktūra, ieskaitot saziņas kanālus un platformas, kas izstrādāta un ieviesta, lai ES mērogā uzlabotu gatavību, informācijas apmaiņu, koordināciju un reaģēšanu.</p>
<p><i>Informācijas un komunikāciju tehnoloģisko risinājumu ieviešana intelektiskiem energotīkliem un viedo energopakalpojumu sniegšanai</i></p>	<p>Modernas informācijas un komunikāciju tehnoloģijas viedo energopakalpojumu jomā, kas atbilst iedzīvotāju (kas var būt gan enerģijas ražotāji, gan patērētāji), enerģijas ražotāju un publiskās pārvaldes iestāžu vajadzībām.</p>

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu

1.2. Attiecīgās politikas jomas ABM/ABB struktūrā⁴⁸

06 Mobilitāte un transports
32 Enerģētika
09 Informācijas sabiedrība un plašsaziņas līdzekļi
13 Reģionālā politika

1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību**⁴⁹

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**

1.4. Mērķi

1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskie mērķi, ko plānots sasniegt ar priekšlikumu/iniciatīvu

1. pozīcija Gudra un iekļaujoša izaugsme

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments būs veltīts šādiem vispārīgiem mērķiem enerģētikas, transporta un telekomunikāciju jomā:

a) sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, izveidojot modernus un efektīvus Eiropas tīklus, kas nāks par labu visai Eiropas Savienībai, proti, tās konkurētspējai un ekonomiskajai, sociālai un teritoriālajai kohēzijai vienotajā tirgū, radot privātā un publiskā sektora ieguldījumiem labvēlīgākus apstākļus ar finanšu instrumentiem un Savienības tiešo atbalstu, un izmantojot sinerģiju starp nozarēm;

b) dot iespēju Eiropas Savienībai sasniegt izvirzītos mērķus — līdz 2020. gadam par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, par 20 % palielināt energoefektivitāti un par 20 %

⁴⁸ ABM — ABM — darbības balstīta pārvaldība; budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

⁴⁹ Kā paredzēts Finanšu regulas 49. panta 6. punkta a) vai b) apakšpunktā.

palielināt atjaunojamās enerģijas īpatsvaru energoavotu struktūrā —, tajā pašā laikā nodrošinot lielāku dalībvalstu solidaritāti.

1.4.2. Konkrētie mērķi un attiecīgās ABM/ABB darbības

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments tiecas sasniegt šādus konkrētus mērķus enerģētikas, transporta un telekomunikāciju jomā.

1. Transporta nozarē:

- a) novērst šaurās vietas un izveidot trūkstošos posmus;
- b) nodrošināt ilgtspējīgu un efektīvu transportu ilgtermiņā;
- c) optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbspēju, drošību un drošumu.

2. Enerģētikas nozarē:

- a) veicināt turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrotīklu un gāzes tīklu sadarbspēju pāri robežām, tostarp nodrošināt, ka neviena dalībvalsts nav izolēta no Eiropas tīkla;
- b) uzlabot Savienības apgādes drošību;
- c) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, jo īpaši veicinot no atjaunojamiem energoavotiem ražotas enerģijas integrēšanu pārvades tīklā un izveidojot oglekļa dioksīda tīklu.

3. Telekomunikāciju nozarē:

- a) paātrināt ātrdarbīgu un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu laišanu ekspluatācijā un plašāku izmantošanu, tostarp mazos un vidējos uzņēmumos (MVU);
- b) sekmēt valstu publisko tiešsaistes pakalpojumu starpsavienojumus un sadarbspēju, kā arī piekļuvi šādiem tīkliem.

Attiecīgās ABM/ABB darbības

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem/mērķgrupām.

Vispārējā sociālekonomiskā un vides ietekme

Sekmīga Eiropas infrastruktūras savienošanas mehānisma īstenošana paātrinās efektīvas infrastruktūras ieviešanu ES transporta, enerģētikas un informācijas un komunikācijas tehnoloģijas nozarēs, un tādējādi palīdzēs sasniegt ar stratēģiju "Eiropa 2020" saistītos mērķus enerģētikas un klimata pārmaiņu jomā un panākt ES ilgtspējīgu konkurētspēju. Eiropas infrastruktūras savienošanas mehānisma īstenošanas noteikumi sekmēs darbību īstenošanu un palielinās ES budžeta līdzekļu sviras efektu, piesaistot projektiem publiskā un privātā sektora ieguldījumus. Turklāt, izmantojot finanšu instrumentus, kas tiks izveidoti ar ES resursiem, Eiropas nozīmes infrastruktūras objekti kļūs par pievilcīgu ieguldījumu aktīvu gan Eiropas, gan aizrobežu institucionālajiem ieguldītājiem.

Nozarspecifiska ietekme

Transports

Straujāka Eiropas transporta pamattīkla koridoru ieviešana nāks par labu adekvātākam transporta infrastruktūras pārklājumam Savienībā, pārejai uz citiem transporta veidiem un komodalitātei. Inovatīvas informācijas un pārvaldības sistēmas, kas būs daļa no tīkla, nodrošinās atbalstu loģistikas funkcijām, starpmodālai integrācijai un ilgtspējīgai ekspluatācijai, lai izveidotu konkurējošas transporta ķēdes atbilstīgi lietotāju vajadzībām. Uzlabosies transporta sistēmas efektivitāte, būtiski samazināsies sastrēgumi un braucienu ilgums.

Enerģētika

Energoinfrastruktūras prioritāro koridoru un jomu attīstība un būve, kas cita starpā veicina:

- atjaunojamās enerģijas izmantošanu plašā mērogā,
- pārvades optimizāciju ES līmenī,
- apgādes drošību.

Telekomunikācijas

- lielākam skaitam iedzīvotāju ir pieejams platjoslas internets,
- ir pieejami sadarbībspējīga digitālo pakalpojumu infrastruktūra, jo īpaši viedi elektrosadales pakalpojumi,
- privātā sektora līdzekļu un publiskā sektora papildu līdzekļu mobilizācija ieguldīšanai digitālajā infrastruktūrā.

ESAO pētījums par IKT liecina, ka 10% lielāka platjoslas izplatība tirgū jebkurā gadā korelē ar darbaspēka ražīguma pieaugumu par 1,5 % nākamajos 5 gados⁵⁰.

Eiropas Komisijas metapētījumā lēsts, ka, ja visur Eiropā būtu pieslēgums moderniem ātrgaitas platjoslas pakalpojumiem, tas 27 dalībvalstīs radītu aptuveni 3,99 miljonus darbavietu. Analīze arī liecina, ka ieguldījumi platjoslā dod vidēji 7,03 % IKP pieaugumu. Tas nozīmē, ka ES 27 valstīs IKP palielinātos par 862,47 miljardiem euro. Bez tam ESAO pētījumā⁵¹ minēts, ka valdības 10 gadu laikā var atpelnīt pilnībā finansētu valsts mēroga punkta-punkta atklātas piekļuves FTTH tīklu.

1.4.4. Pārskats par starprezultātiem un mērķiem

Transports

Vispārīgais mērķis Nr. 1	Sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi		
Rādītājs	Pašreizējais stāvoklis	Starprezultāts 2017	Ilgtermiņa mērķis, 2020
Publiskā un privātā sektora ieguldījumu apjoms kopējas ieinteresētības projektos		EUR 280 miljardu lieli ieguldījumi visā TEN-T tīklā, no kuriem EUR 140 miljardi pamattīklā	EUR 500 miljardu lieli ieguldījumi visā TEN-T tīklā, no kuriem EUR 250 miljardi pamattīklā
Publiskā un privātā sektora ieguldījumu apjoms kopējas ieinteresētības projektos, izmantojot finanšu instrumentus saskaņā ar šo regulu		EUR 15 miljardu lieli privātā sektora ieguldījumi visā TEN-T tīklā	EUR 40 miljardu lieli privātā sektora ieguldījumi visā TEN-T tīklā

Vispārīgais mērķis Nr. 2	Palīdzēt ES sasniegt 20-20-20 mērķus		
Rādītājs	Pašreizējais stāvoklis	Starprezultāts 2017	Ilgtermiņa mērķis

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 ESAO (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. Pieejams http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en, skatīts 2011. gada 17. maijā.

Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana	(*)	(*)	(*)
Energoefektivitātes palielināšana	(*)	(*)	(*)
Atjaunojamās enerģijas īpatsvars	(*)	(*)	(*)

(*) Dati vēl nav pieejami, jo vēl jāizstrādā metodoloģija.

Īpašais mērķis Nr. 1 - transports	Novērst šaurās vietas un izveidot trūkstošos posmus		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts 2017	Mērķis
Jaunu un uzlabotu pārrobežu savienojumu skaits	Dzelzceļi: 36 (jāuzlabo)	6	14
Novērstās šaurās vietas transporta maršrutos	Dzelzceļi: 30 (jānovērš) Iekšējie ūdensceļi: 14	4 1	10 3

Īpašais mērķis Nr. 2 - transports	Nodrošināt ilgtspējīgu un efektīvu transportu ilgtermiņā		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts 2017	Mērķis 2020
Parastā dzelzceļa garums TEN-T tīklā ES-27 (km)	81230 (2005)	74071	71490
Ātrgaitas dzelzceļa garums TEN-T tīklā ES-27 (km)	10733 (2010)	20022	23198
Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana	(*)	(*)	(*)
Energoefektivitātes palielināšana	(*)	(*)	(*)

(*) Dati vēl nav pieejami, jo vēl jāizstrādā metodoloģija.

Īpašais mērķis Nr. 3 -	Optimizēt transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un
-------------------------------	--

transports	uzlabot transporta pakalpojumu sadarbību		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts (jau esošie savienojumi)	Starprezultāts 2017	Mērķis
Ar dzelzceļa tīklu savienoto ostu skaits (no 82 ostām)	27	41	54
Ar dzelzceļa tīklu savienoto lidostu skaits (no 37 lidostām)	12	18	24

Enerģētika

Vispārīgais mērķis Nr. 1	Sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi		
Rādītājs	Pašreizējais stāvoklis	Starprezultāts 2017	Ilgtermiņa mērķis
Publiskā un privātā sektora ieguldījumu apjoms kopējas ieinteresētības projektos	0	200 mljrd.	200 mljrd.
Publiskā un privātā sektora ieguldījumu apjoms kopējas ieinteresētības projektos, kas finansēti no EISM	0	30-60 mljrd.	30-60 mljrd.

Vispārīgais mērķis Nr. 2	Palīdzēt ES sasniegt 20-20-20 mērķus		
Rādītājs	Pašreizējais stāvoklis	Starprezultāts	Ilgtermiņa mērķis

		2017	
Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana	(*)	(*)	(*)
Energoefektivitātes palielināšana	Enerģijas ietaupījums par aptuveni 6 %, salīdzinot ar <i>status quo</i> scenāriju	Enerģijas ietaupījums par 14%, salīdzinot ar <i>status quo</i> scenāriju	Enerģijas ietaupījums par 20 %
Atjaunojamās enerģijas īpatsvars	Atjaunojamās enerģijas īpatsvars enerģijas galapatēriņā ir 10 %	Atjaunojamās enerģijas īpatsvars enerģijas galapatēriņā ir 15%	Atjaunojamās enerģijas īpatsvars enerģijas galapatēriņā ir 20%

(*) Dati būs pieejami, kad tiks ieviesta energoinfrastruktūras vadlīnijās izklāstītā metodoloģija.

Īpašais mērķis Nr. 1 - enerģētika	Veicināt turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrotīklu un gāzes tīklu sadarbību pāri robežām		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts	Mērķis
To projektu skaits, ar kuriem efektīvi tiek savienoti dalībvalstu tīkli un novērstas iekšējās šaurās vietas	(*)	(*)	(*)

(*) Dati būs pieejami, kad tiks ieviesta energoinfrastruktūras vadlīnijās izklāstītā metodoloģija.

Īpašais mērķis Nr. 2 - enerģētika	Uzlabot Savienības apgādes drošību		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts	Mērķis
Sistēmas noturības attīstība	Gāze N-1 (9 DV nav sasniegušas N-1)	2017 Gāze N-1 ir sasniegušas visas	Gāze N-1 ir simtprocentīgi

		ES-27 DV	sasniegušas visas ES-27 DV
Sistēmu ekspluatācijas drošība	(*)	(*)	(*)
To projektu skaits, kas dod iespēju diversificēt piegāžu avotus, piegāžu partnerus un maršrutus	3 nozīmīgi gāzes piegāžu avoti ES papildus sašķidrinātai dabasgāzei		vismaz 5 nozīmīgi gāzes piegāžu avoti ES papildus sašķidrinātai dabasgāzei

(*) Dati būs pieejami, kad tiks ieviesta energoinfrastruktūras vadlīnijās izklāstītā metodoloģija.

Īpašais mērķis Nr. 3 - enerģētika	Sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts 2017	Mērķis
Atjaunojamās enerģijas pārvade no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām	(*)	(*)	(*)
To CO ₂ emisiju summa, kas novērstas, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no EISI	(*)	(*)	(*)

(*) Dati būs pieejami, kad tiks ieviesta energoinfrastruktūras vadlīnijās izklāstītā metodoloģija.

Telekomunikācijas

Vispārīgais mērķis Nr. 1	Sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi		
Rādītājs	Pašreizējais stāvoklis	Starprezultāts 2017	Ilgtermiņa mērķis

Privātā sektora ieguldījumu apjoms ātrdarbīgā un sevišķi ātrdarbīgā platjoslas internetā ⁵²			Prognose par privātajiem ieguldījumiem 2011.–2020. g.: līdz EUR 50 miljrd. (Līdz 2020. g. nepieciešamie ieguldījumi: EUR 270 miljrd.)
Publiskā un privātā sektora ieguldījumu apjoms kopējas ieinteresētības projektos, kas veltīti ātrdarbīgam un sevišķi ātrdarbīgam internetam un finansēti no EISM ⁵³	0	EUR 1,4 mljrd.	2020: EUR 45,5 miljrd ⁵⁴

Īpašais mērķis Nr. 1 - IKT	Paātrināt ātrdarbīgu un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu laišanu ekspluatācijā un plašāku izmantošanu		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts 2017	Mērķis
Ātrdarbīgas platjoslas (≥ 30 Mbs) aptvērums	2010. g. decembris: 28,7 % mājsaimniecību	2017: 60%	2020: 100%
Pieslēgumu īpatsvars platjoslai ar ātrumu virs 100 Mbs	2010. g. decembris: <1%	2017: 20%	2020: 50%

⁵²

Prognose par ieguldījumiem, kas veikti neatkarīgi no EISI un tā piesaistīšanas.

⁵³

Prognose, ko iespējams sasniegt bez EISI.

⁵⁴

Pieņemot, ka EISI līdzekļi EUR 6,5 mljrd. apmērā ļaus piesaistīt 7 reizes lielākus privātā sektora ieguldījumus un (citus) publiskā sektora ieguldījumus.

Īpašais mērķis Nr. 2 - IKT	Valstu publisko tiešsaistes pakalpojumu starpsavienojumi un sadarbība, kā arī piekļuve šādiem tīkliem		
Rādītājs	Pēdējais zināmais rezultāts	Starprezultāts 2017	Mērķis
Iedzīvotāji un uzņēmumi, kas izmanto publiskā sektora pakalpojumus tiešsaistē ⁵⁵	2010: 41,2% iedzīvotāju un 75,7% uzņēmumu	2017: 50% iedzīvotāju un 85% uzņēmumu	2020: 60% iedzīvotāju un 100% uzņēmumu
Pārrobežu publiskā sektora pakalpojumu pieejamība ⁵⁶	nav	80%	2020: 100%

1.4.5. Rezultātu un ietekmes rādītāji

Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamus rādītājus.

EISI rezultativitāti mērīs pēc šādiem **vispārējiem rezultativitātes rādītājiem**.

a) To, kā izdevies sasniegt vispārīgo mērķi a), mērīs pēc tā, cik lieli ir publiskā un privātā sektora ieguldījumi kopējas ieinteresētības projektos un jo īpaši pēc tā, cik lieli publiskā un privātā sektora ieguldījumi kopējas ieinteresētības projektos izdarīti, izmantojot finanšu instrumentus saskaņā ar EISI regulu.

b) To, kā izdevies sasniegt vispārīgo mērķi b), mērīs pēc siltumnīcefekta gāzu samazinājuma, energoefektivitātes palielinājuma un atjaunojamās enerģijas īpatsvara līdz 2020. gadam. EISI rezultativitāti mērīs arī pēc šādiem **nozariem rezultativitātes rādītājiem**.

1. Transporta nozarē:

a) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi a), mērīs pēc jaunu un uzlabotu pārrobežu savienojumu skaita un novērstu šauru vietu skaita TEN-T dzelzceļos un iekšējos ūdensceļos, kam saņemts EISI atbalsts;

b) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi b), mērīs pēc parastā dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs un pēc ātrgaitas dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs;

⁵⁵ Mēra pēc iedzīvotāju un uzņēmumu skaita, kas izmanto e-pārvaldības pakalpojumus.

⁵⁶ Pārrobežu publiskā sektora pakalpojumi: vēl nav iespējams izmērīt, jo daļibvalstis vēl nav definējušas pakalpojumu sarakstu (Digitalizācijas programmas 91. pasākums, kas jāpabeidz līdz 2011. gada beigām).

c) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi c), mērīs pēc ostu un lidostu skaita, kas savienotas ar dzelzceļa tīklu.

2. Enerģētikas nozarē:

a) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi a), mērīs pēc mērīs pēc to projektu skaita, ar kuriem efektīvi tiek savienoti dalībvalstu tīkli un novērstas iekšējās šaurās vietas;

b) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi b), mērīs pēc sistēmas noturības un sistēmas operāciju drošības attīstības, kā arī pēc to projektu skaita, kas dod iespēju diversificēt piegāžu avotus, piegāžu partnerus un maršrūtus;

c) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi c), mērīs pēc atjaunojamās enerģijas pārvades no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām un pēc CO₂ emisiju summas, kas novērstas, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no EISI.

3. Telekomunikāciju nozarē:

a) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi a), mērīs pēc platjoslas un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu pārklājuma un pēc mājsaimniecību skaita, kam ir platjoslas pieslēgums ar ātrumu, kas pārsniedz 100 Mbps;

ii) To, kā izdevies sasniegt īpašo mērķi b), mērīs pēc iedzīvotāju un uzņēmumu procentuālā skaita, kuri izmanto publiskos tiešsaistes pakalpojumus, un pēc šādu pakalpojumu pieejamības pāri robežām.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

Par vajadzībām sk. paskaidrojuma rakstu.

Mērķauditorija: visa ES.

1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība (sk. arī paskaidrojuma raksta 2.3. punktu).

2011. gada 29. jūnijā Komisija pieņēma paziņojumu „Budžets stratēģijai „Eiropa 2020”” (Paziņojums par daudzgadu finanšu shēmu jeb DFS), kurā izklāstīta tās principiālā nostāja Savienības finanšu lietās 2014.-20. gadā. Tajā galvenā uzmanība veltīta prioritārajam finansējumam ES līmenī, kas ES iedzīvotājiem piedāvā patiesu pievienoto vērtību. Programmas un instrumenti, kas ir ietverti šajā DFS, ir pārveidoti, lai nodrošinātu, ka to rezultāti un ietekme veicina galveno ES politikas prioritāšu sasniegšanu. Konkrētāk, DFS ir modernizēta, pārdalot resursus prioritārajām jomām, un viena no tām ir Eiropas mēroga infrastruktūra.

DFS paziņojumā uzsvērts, ka pilnībā funkcionējošs vienotais tirgus ir atkarīgs no mūsdienīgas, augstefektīvas infrastruktūras, kas savieno Eiropu, jo īpaši transporta, enerģētikas un IKT jomās. Tam ir vajadzīgi ievērojami publiskā un privātā sektora ieguldījumi. Tiek lēsts, ka ir nepieciešami apmēram 200 miljardi euro, lai pabeigtu Eiropas enerģētikas tīklus tikai pārvades līmenī vien, un 540 miljardi euro ir jāiegulda Eiropas

transporta tīklā, kā arī vairāk nekā 250 miljardi euro ir jāiegulda IKT laikposmā no 2014. – 2020. gadam.

Atzīstot, ka lielāko daļu no nepieciešamajiem ieguldījumiem var segt tirgus un ir jāsedz tirgum, DFS paziņojumā uzsvērts, ka Savienībai ir liela pievienotā vērtība, lai piesaistītu finansējumu Eiropas mēroga pārrobežu projektiem, kas savieno centru ar perifēriju visu labā. Pieredze rāda, ka valstis savā plānošanā nekad nepiešķirs pietiekami augstu prioritāti daudzvalstu, pārrobežu ieguldījumiem, lai nodrošinātu vienoto tirgu ar nepieciešamo infrastruktūru. Turklāt ekonomikas un finanšu krīzes dēļ privātā un publiskā sektora finansējuma avoti ir ierobežoti, kas liek šaubīties, kādā mērā izdosies panākt vajadzīgos ieguldījumus. Domājams, ka vissmagāk cietīs Eiropas nozīmes projekti, kam nepieciešami sevišķi lieli un ilgstoši ieguldījumi, jo tie ir tehniski sarežģītāki, turklāt ir nepieciešama pārrobežu koordinācija. Lai rastu trūkstošo finansējumu, ir jārod citi risinājumi, kā piesaistīt privāto kapitālu un atjaunotu stabilu finansējuma plūsmu ar kapitāla un banku tirgus starpniecību. ES finansējumam ir jāatbilst tirgus dinamikai, proti, jārada stimuli, nevis jāaizstāj tirgus iesaistīšanās infrastruktūras finansēšanā. Konkrētāk, kā uzsvērts arī paziņojumā par budžeta pārskatīšanu, ES budžets būtu vislabāk izlietojams kā papildinājums dalībvalstu trūkstošajam finansējumam.

Tālab Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments nodrošinās ES līdzekļus projektiem, kas rada patiesu ES pievienoto vērtību, proti, pārrobežu projektiem, projektiem šauru vietu novēršanai vai projektiem, kas nāk par labu visai ES.

Nemot vērā nepieciešamo ieguldījumu apjomu, ES finansēšanas instrumenti, jo īpaši inovatīvi finanšu instrumenti, palīdzēs panākt nepieciešamo privātā sektora iesaistīšanos, lai paātrinātu Eiropas mēroga infrastruktūras attīstību.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Saskaņā ar 2007.–13. gada daudzgadu finanšu shēmu vairākas programmas paredzēja finansējumu infrastruktūrai transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā, cita starpā TEN-T programma, TEN-E programma, CIP ICT PSP, Kohēzijas fonds, ERAF, Eiropas enerģētikas programma ekonomikas atveseļošanai, Marco Polo.

Šo programmu *ex-post* novērtējumi liecina, ka visās trijās nozarēs ES finansiālajam atbalstam bijusi liela nozīme, proti, tas stimulējis infrastruktūras attīstību. Tomēr atklājās arī, ka agrākās TEN finansēšanas programmas nav bijušas pietiekamas, lai novērstu tirgus/regulatīvās nepilnības, kas nosaka pašreizējo situāciju, un lai panāktu optimālāku līdzekļu izlietojumu.

Infrastruktūras attīstībai par ļaunu nākusi programma un finansēšanas instrumentu sadrumstalotība, kā arī pašreizējo finansējuma nosacījumu ievērojamā dažādība, kas vērojama gan visās trijās infrastruktūras nozarēs kopumā, gan katrā atsevišķi un noved pie pārklāšanās, finansējuma nepietiekamības un sinerģijas nepietiekamas izmantošanas. Dažādi noteikumi par atbalsttiesīgumu un pārvaldību, mērķi, kas savstarpēji pārklājas, bet vāji koordinētas vai vispār nekoordinētas prioritātes sarežģī īstenošanu un samazina finansiālā atbalsta efektivitāti. Tas, ka vienā un tajā pašā nozarē ir pieejami dažādi finansējuma avoti, ir par cēloni situācijai, kad viens un tas pats projekta pieteikums tiek iesniegts vairākām programmām, lai gan ne vienmēr tiek akceptēts.

Bez tam atbalstu ES mēroga infrastruktūrai attiecīgajās nozarēs varētu uzlabot ar šādiem paņēmieniem:

- koncentrēties uz projektiem ar patiesu ES pievienoto vērtību, proti, pārrobežu projektiem, projektiem, kas novērš šaurās vietas, vai projektiem ar ES mēroga ieguvumiem, izmantojot sinerģiju starp divām vai trim nozarēm;

- palielināt ES finansējuma sviras efektu: pašreizējais līdzfinansējuma apjoms bieži vien ir pārāk mazs, lai rosinātu projektu attīstību;

- veicināt privātā sektora aktīvāku iesaistīšanos, papildus dotācijām izmantojot finanšu instrumentus, kas, piemēram, izrādījās ļoti efektīvi un lietderīgi RSFF gadījumā;

- vienkāršot finansēšanas noteikumus un procedūras.

EISI sakopoti finansēšanas instrumenti trim nozarēm, kas dod iespēju labāk novērst iepriekšminētos sadrumstalotības trūkumus, skaidri definē finansēšanas prioritātes, paredz mērķtiecīgākus finansēšanas apjomus un paplašina finansēšanas instrumentu klāstu, jo tiek ieviesti jauni finanšu instrumenti, lai palielinātu finansējumu no privātā sektora.

1.5.4. *Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem attiecīgajiem instrumentiem*

EISI iekšējā saderība

EISI regula tiecas rast līdzsvaru starp nepieciešamību vienkāršot un salāgot finansēšanas noteikumus, no vienas puses, un nozarspecifiskajiem politikas mērķiem.

EISI regulā definēti nosacījumi, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo atbalstu Eiropas tīkliem, bet vadlīnijas trim nozarēm tiks pieņemtas atsevišķi kā Eiropas Parlamenta un Padomes regulas.

Regula ir pilnā mērā saderīga gan ar pašreizējo, gan gaidāmo finanšu regulu. Jebkādi izņēmumi ir pienācīgi paredzēti juridiskajos dokumentos.

Sinerģija ar citiem attiecīgajiem instrumentiem

Ierosinātā iniciatīva ir pilnā mērā saderīga ar 2011. gada DFS paziņojumu un tā pavaddokumentu. Stratēģija „Eiropa 2020”, ES budžeta pārskatīšana, Vienotā tirgus akts un DFS paziņojums ir konteksts ierosinātajai iniciatīvai, kuras mērķi atbilst iepriekšminēto horizontālo rīcībpolitiku mērķiem. Kohēzijas fonds un ERAF arī turpmāk būs pieejami, lai finansētu transporta pamattīklu un visaptverošu transporta infrastruktūru, IKT un energosadales tīklus saskaņā ar decentralizētas pārvaldības principiem.

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežota ilguma priekšlikums/iniciatīva

- Priekšlikums/iniciatīva spēkā no 01.01.2014. līdz 31.12.2020.
- Finansiālā ietekme no 2011. gada līdz 2014. gadam

Beztermiņa priekšlikums/iniciatīva

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG.,
- pēc kura turpinās normāla darbība

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi⁵⁷

Komisijas īsteno **centralizēta tieša pārvaldība**

Centralizēta netieša pārvaldība, izpildes uzdevumus deleģējot:

- izpildaģentūrām
- Kopienų izveidotām struktūrām⁵⁸
- valstu publiskā sektora struktūrām vai struktūrām, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus
- personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā Finanšu regulas 49. panta nozīmē

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Decentralizēta pārvaldība kopā ar trešām valstīm

Pārvaldība kopā ar starptautiskām organizācijām (*precizēt*)

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".

Piezīmes

Dotācijas (visām vai dažām nozarēm, par ko vēl jāpieņem lēmumi) piešķirs esošas vai jaunizveidotas izpildaģentūras.

Vēl citus uzdevumus var uzticēt EIB, EIF vai citām finanšu iestādēm, starptautiskām organizācijām (piem., Eirokontrole), struktūrām, kas sniedz sabiedriskus pakalpojumus, vai struktūrām, kas minētas Finanšu regulas 185. pantā (piem., ACER) (pārskatītās FR 200. un 201. pants).

⁵⁷ Skaidrojums par pārvaldības veidiem un atsaucis uz Finanšu regulu skatīt BudgWeb tīmekļa vietnē: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Kā minēts Finanšu regulas 185. pantā.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt periodiskumu un nosacījumus.

Īstenošanas laikā programmas uzraudzība izpaudīsies kā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta regulas starposma novērtēšana. Bez tam tiks veikti arī daudzgadu darba programmu termiņa vidusposma novērtējumi.

Ex-post novērtējumā, ko veiks ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un saņēmējiem, tiks izvērtēta Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta efektivitāte un lietderība, ietekme uz ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un tas, kā tiek sekmētas Savienības prioritātes — gudra, ilgtspējīga un iekļaujoša izaugsme.

EISI priekšlikumā paredzēta arī iespēja izvērtēt projektu izpildes metodes un to īstenošanas ietekmi, lai novērtētu, vai ir sasniegti mērķi, ieskaitot mērķus, kas skar vides aizsardzību.

Pasākuma līmenī saņēmēji regulāri un saskaņā ar nolīgumiem/lēmumiem ziņos par īstenojamiem pasākumiem. Bez tam EISI regula paredz iespēju pieprasīt, lai dalībvalstis veic konkrētus novērtējumus par darbībām un saistītajiem projektiem.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Apzinātie riski

- projektu īstenošana aizkavējas
- saņēmēji var nepareizi izlietot ES finansiālo atbalstu
- finanšu instrumenti nepietiekama ieviešanās tirgū
- tirgus apstākļu maiņa laika gaitā

2.2.2. Paredzētās kontroles metodes

Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu galvenokārt īsteno ar Komisijas tiešu un netiešu centralizētu pārvaldību. Var paredzēt kopīgas pārvaldības gadījumus. Attiecībā uz dotācijām būtiskākie iekšējās kontroles sistēmas elementi ir dotāciju priekšlikumu izraudzīšanās un novērtēšanas procedūras (*ex-ante* kontrole), tehniskās un finanšu darījumu kontroles projektu vadības laikā, pamatojoties uz saņēmēju ziņojumiem un *ex-post* revīzijām.

Attiecībā uz dotāciju kontroles metodēm lielas pārmaiņas nav paredzētas. Tiek lēsts, ka EISI būs līdzīgas riska pazīmes un ka tiks piemērota līdzīga kontroles stratēģija. Tātad tiek lēsts, ka paredzamais neatbilstības līmenis būs līdzīgs TEN-TEA gūtajai pieredzei TEN-T projektu vadībā, proti:

Revīzijās izmantotā atlases metode ir balstīta uz daļēji randomizētu, daļēji riskorientētu pieeju. Konstatētais kļūdu daudzums (ieteiktās finansiālās korekcijas, izsakot % no veiktajiem

maksājumiem) 2009. un 2010. gadā nepārsniedza 1 %. Tas zināmā mērā skaidrojams ar pieredzi, kas gūta no *ex-ante* finanšu plūsmām (informēšana par pieredzi, kas gūta 2008. un 2009. gada revīzijās, un par krāpšanas apkarošanas paņēmieniem). Tā kā revīziju paraugkopa bija salīdzinoši maza un tika izmantota kombinētā randomizācijas/riska pieeja, šo kļūdu daudzumu tomēr nevar ekstrapolēt uz visiem TEN-TEA vadītajiem projektiem.

Nolīgumos un lēmumos, ar ko īsteno darbības saskaņā ar ESI, tiks paredzēta uzraudzība un finanšu kontrole, ko veic Komisija vai Komisijas pilnvarots pārstāvis, kā arī revīzijas, ko veic Revīzijas palāta, pārbaudes uz vietas, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF) saskaņā ar kārtību, kas noteikta Padomes 1996. gada 11. novembra Regulā (Euratom, EK) Nr. 2185/96 par pārbaudēm un apskatēm uz vietas, ko Komisija veic, lai aizsargātu Eiropas Kopienas finanšu intereses pret krāpšanu un citām nelikumībām, un Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 25. maija Regulā (EK) Nr. 1073/1999 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF).

Kas attiecas uz finanšu instrumentu ieviešanu, ikvienā nolīgumā ar struktūru, kurai uzticēts veikt kādas funkcijas, vai citām iesaistītām finanšu iestādēm, tiks skaidri noteikts, ka Komisija un Revīzijas palāta īsteno savas kontroles pilnvaras – veicot dokumentu kontroli un kontroli uz vietas un pārbaudot informāciju (arī elektroniskajos nesējos uzglabāto) – attiecībā uz visām trešām personām, kas ir saņēmušas Savienības līdzekļus.

2.2.3. Kontroles būtība un intensitāte

Kopsavilkums par kontroles pasākumiem	Summa MEUR	Saņēmēju skaits: darījumi (% no kopējā)	Kontroles intensitāte * (novērtējums 1-4)	Aptvērums (% no vērtības)
Darbību vadība, sākot ar novērtēšanu un beidzot ar <i>ex-post</i> revīzijām	371**	1) visu projektu vispārēja uzraudzība 100%	1	100%
		2) atsevišķu projektu revīzija 5%	4	10%

(**) aproksimācija balstīta uz šādiem elementiem: 9,9 MEUR x 7 x 6, kur:

- 9,9 MEUR atbilst TEN-TEA gada administratīvajām izmaksām uz 8 000 MEUR darbības apropriāciju
- 7 ir DFS gadu skaits
- 6 ir reizinātājs, lai sasniegtu EISI budžetu 50 000 MERU apmērā

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu apkarošanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas un aizsardzības pasākumus.

Kad tiek veiktas saskaņā ar šo regulu finansētas darbības, Komisija nodrošina, lai tiktu aizsargātas Kopienas finansiālās intereses, piemērojot preventīvus pasākumus pret krāpšanu, korupciju un citām prettiesiskām darbībām, veicot efektīvas pārbaudes un atgūstot prettiesiski samaksātās summas un, ja ir atklāts pārkāpums, piemērojot efektīvus, proporcionālus un

preventīvus sodus saskaņā ar Padomes Regulu (EK, Euratom) Nr. 2988/95 un Padomes Regulu (Euratom, EK) Nr. 2185/96, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/1999.

Komisijai vai tās pārstāvjiem un Revīzijas palātai būs tiesības veikt revīzijas gan dokumentos, gan uz vietas attiecībā uz visiem dotāciju saņēmējiem, uzņēmējiem un apakšuzņēmējiem, kas saņēmuši Kopienas līdzekļus.

Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF) ir pilnvarots veikt inspekcijas uz vietas pie uzņēmējiem, uz kuriem tieši vai netieši attiecas šāds finansējums saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas Padomes 1996. gada 11. novembra Regulā (Euratom, EK) Nr. 2185/96, lai noteiktu, ka notikusi krāpšana, korupcija vai jebkāda cita nelikumīga darbība, kas skar Eiropas Savienības finansiālās intereses saistībā ar dotācijas nolīgumu vai lēmumu, vai līgumu, kas saistīts ar Savienības finansējumu.

INFSO. MOVE un ENER ĢD ir pieņēmuši vai līdz 2013. gadam pieņems krāpšanas apkarošanas stratēģijas un saistītos rīcības plānus ĢD līmenī, kas aptver visu izdevumu ciklu, ņemot vērā īstenojamo pasākumu samērīgumu un izmaksas/ieguvumus, kas ļaus veikt programmas riska novērtējumu.

Visi trīs ĢD nodrošinās, ka to krāpšanas risku vadības pieeja ir orientēta uz krāpšanas riska apdraudētām jomām, ņemot vērā ĢD izmaksu un ieguvumu analīzi par konkrēto nozari un izmantojot arī OLAF veikumu krāpšanas apkarošanā un risku analīzē.

Dotāciju un iepirkumu līgumu pamatā būs standarta modelis, kurā būs izklāstīti vispārpiemērojamie krāpšanas apkarošanas pasākumi.

Darbiniekus, kas strādā ar projektiem, apmācīs dotāciju pārvaldībā.

Kas attiecas uz finanšu instrumentiem, finanšu iestādēm, kas izpilda finanšu operācijas saistībā ar finanšu instrumentu, būs jāievēro attiecīgie standarti par nelikumīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas novēršanu un cīņu pret terorismu. Tās nedrīkst būt reģistrētas teritorijās, kuru jurisdikcijas nesadarbojas ar Savienību saistībā ar starptautiski saskaņotu nodokļu standartu piemērošanu.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

(pašreizējās cenās)

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta izdevumu pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs Apraksts Eiropas transporta tīkli		Dif./nedif. (59)	no EBTA valstīm ⁶⁰	no kandidātvalstīm ⁶¹	no trešām valstīm
1	06 03 03	Dif./	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
1	06 01 04 31	nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs Apraksts Eiropas enerģētikas tīkli		Dif./nedif. (62)	no EBTA valstīm ⁶³	no kandidātvalstīm ⁶⁴	no trešām valstīm
1	32 03 02 (TEN-E)	Dif./	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
1	32 01 04 XX	nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs Apraksts Konkurētspējas un inovāciju pamatprogramma – ICT-PSP		Dif./nedif. (65)	no EBTA valstīm ⁶⁶	no kandidātvalstīm ⁶⁷	no trešām valstīm
1	09 03 XX	Dif./	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
1	09 01 04 XX	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs Apraksts Kohēzijas fonds		Dif./nedif. (68)	no EBTA valstīm ⁶⁹	no kandidātvalstīm ⁷⁰	no trešām valstīm

59

Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

60

EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

61

Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

62

Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

63

EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

64

Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

65

Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

66

EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

67

Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

68

Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

69

EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

70

Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

1	13 04 02	Dif./	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
1	13 01 04 XX	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- No jauna veidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzga du finanšu shēmas izdevum u kategorij a	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [Pozīcija.....]	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidāt- valstīm	no trešām valstīm	Finanšu regulas 18. panta 1. punkta aa) apakšpunkta nozīmē
	[XX.YY.YY.YY.]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

Nodomāts Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam paredzēt vienu budžeta pozīciju, bet par to lems vēlāk.

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Paredzamās ietekmes uz izdevumiem kopsavilkums

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija:	Numurs 1	Kategorija – Gudra un iekļaujoša izaugsme
---	-------------	---

ĢD: MOVE			2019. gads N ⁷¹ 2014	Gads N+1 2015	Gads N+2 2016	Gads N+3 2017	Gads N+4 2018	Gads N+5 2019	Gads N+6 2020	> 2020	KOPĀ
• Darbības apropriācijas											
Budžeta pozīcijas numurs – 06 03 03	Saistības	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Maksājumi	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁷²											
Budžeta pozīcijas numurs 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
Apropriācijas KOPĀ — ĢD MOVE	Saistības	=1+1.a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Maksājumi	=2+2.a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

⁷¹ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁷² Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

(*) Šie skaitļi attiecas uz subsīdiju TEN-T izpildāgentūrai un aptver Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transportam veltītās daļas pārvaldību un finansiālā atbalsta noslēgšanu kopējas ieinteresētības projektiem Eiropas transporta tīklā no iepriekšējām programmām. To pamatā ir pieņēmums par 500 projektu portfeli.

ĢD: REGIO			Gads N ⁷³ 2014	Gads N+1 2015	Gads N+2 2016	Gads N+3 2017	Gads N+4 2018	Gads N+5 2019	Gads N+6 2020	> 2020	K
• Darbības apropriācijas											
Budžeta pozīcijas numurs – 13 04 02	Saistības	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		112
	Maksājumi	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	112
Administratīvās apropriācijas, no konkrētu programmu piešķirumiem ⁷⁴	kas tiek finansētas										
Budžeta pozīcijas numurs – 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		4
Apropriācijas KOPĀ — REGIO ĢD	Saistības	=1+1.a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
	Maksājumi	=2+2.a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) Papildu summa, lai segtu subsīdiju TEN-T izpildaģentūrai (tiks izveidota jauna budžeta pozīcija), pieņemot, ka šīs summas tiks piešķirtas TEN-T izpildaģentūrai. Piemēro noteikumus saskaņā ar šo regulu par Eiropas transporta tīkliem. Tie izsludināti īpašus uzaicinājumi attiecībā uz projektiem, ar kuriem īsteno pamattīklu tikai un vienīgi dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda. Pamatā ir pieņemums par aptuveni 160 projektu portfeli.

⁷³ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁷⁴ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

ĢD: ENER			Gads N ⁷⁵	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Gads N+4	Gads N+5	Gads N+6	> 2020	KOP
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
• Darbības apropriācijas											
Budžeta pozīcijas numurs – 32 03 02	Saistības	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034
	Maksājumi	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁷⁶											
Budžeta pozīcijas numurs 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	1
Apropriācijas KOPĀ — ĢD	Saistības	=1+1.a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1
	Maksājumi	=2+2.a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1

(***) Šīs apropriācijas ietver izdevumus ES koordinatoriem. Bez tam, kamēr nav pieņemts cits lēmums, pastāv iespēja vērsties pie ACER, lai izpildītu uzdevumus, kas minēti Regulā 'par Eiropas energoinfrastruktūras prioritātēm.

⁷⁵ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁷⁶ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

ĢD: INFSO			Gads N ⁷⁷ 2014	Gads N+1 2015	Gads N+2 2016	Gads N+3 2017	Gads N+4 2018	Gads N+5 2019	Gads N+6 2020	> 2020	K
• Darbības apropriācijas											
Budžeta pozīcijas numurs 0903XX	Saistības	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	
	Maksājumi	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁷⁸											
Budžeta pozīcijas numurs 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
Apropriācijas KOPĀ — INFSO ĢD	Saistības	=1+1.a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	
	Maksājumi	=2+2.a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	

• KOPĀ — Darbības apropriācijas (*)	Saistības	(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	
	Maksājumi	(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	
• KOPĀ — Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (*)			(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
Apropriācijas KOPĀ —	Saistības	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00	

⁷⁷ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁷⁸ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

Daudzgažu finanšu shēmas 1. IZDEVUMU KATEGORIJA (*)	Maksājumi	=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
---	-----------	-------	---------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	-----------------------

(*) izņemot summas no ĢD REGIO (Kohēzijas fonds)

• KOPĀ — Darbības apropriācijas (**)	Saistības	(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
	Maksājumi	(5)	906,542	4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149, 44	56539,3 54
• KOPĀ — Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
Apropriācijas KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1. IZDEVUMU KATEGORIJA (**)	Saistības	=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
	Maksājumi	=5+ 6		4699,26 3	5867,50 0	6561,06 0	6993,34 0	7775,22 0	8761,06 0	15149, 437	56736,7 00
			929,820								

(**) ieskaitot summas no ĢD REGIO (Kohēzijas fonds)

Gadījumā, ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairākas izdevumu kategorijas: (neattiecas)

• KOPĀ — Darbības apropriācijas	Saistības	(4)									
	Maksājumi	(5)									
• KOPĀ — Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)									
Apropriācijas KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1.- 4. IZDEVUMU KATEGORIJA (Pamatsumma)	Saistības	=4+ 6									
	Maksājumi	=5+ 6									

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija:	5	„Administratīvie izdevumi”
---	----------	----------------------------

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

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

(*) ĢD ENER un ĢD INFISO arī paredz Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta īstenošanu (daļēji) uzticēt aģentūrām. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no šī procesa rezultātiem.

Apropriācijas KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	(Saistību summa kopā = maksājumu summa kopā)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
---	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

		Gads 2014 ⁷⁹	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	> 2020	KOPĀ
Aropriācijas KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1.-5.(*) IZDEVUMU KATEGORIJA	Saistības	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
	Maksājumi	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

(*) izņemot summas no ĢD REGIO (Kohēzijas fonds)

		Gads 2014 ⁸⁰	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	> 2020	KOPĀ
Aropriācijas KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1.-5.(**) IZDEVUMU KATEGORIJA	Saistības	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
	Maksājumi	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

(**) ieskaitot summas no ĢD REGIO (Kohēzijas fonds)

⁷⁹ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁸⁰ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz darbības apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Saistību apropriācijas miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus	Saistību apropriācijas miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)											
	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	... Iekļaut ietekmes ilguma atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)			KOPĀ				
Rezultāta veids ⁸¹	REZULTĀTI											
	Rezultāta vidējās izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums	Kopā izmaksas
↓	Numurs	Numurs	Numurs	Numurs daudzums	Numurs	Numurs	Numurs	Numurs	Numurs	Numurs		

KONKRĒTIE MĒRĶI⁸² transporta tīkli

- Rezultāts
- Paredzams, ka tas dos ieguldījumus EUR 150 mljrd. apmērā no kopējiem ieguldījumiem **EUR 237.618,21 miljonu** apmērā, kā paredzēts iepriekšnoteiktu transporta infrastruktūras projektu sarakstā, kas iekļauts EISI regulas pielikuma 1. daļā.
- EUR 2 256,9 miljoni ES finansējuma finanšu instrumentu veidā piesaistīs ieguldījumus EUR 40 mljrd. apmērā,
 - EUR 11 238,3 miljoni ES finansējuma no Kohēzijas fonda piesaistīs ieguldījumus EUR 11,5 mljrd. apmērā,
 - atlikušie EUR 22 230,5 miljoni ES finansējuma piesaistīs ieguldījumus €98,5 mljrd. apmērā (vidējā līdzfinansējuma likme 20%).

⁸¹ Rezultāti ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

⁸² Kā norādīts 1.4.2. punktā "Konkrētie mērķi..."

Miljonos euro

**Aplēses par ieguldījumiem
iepriekšnoteiktos projektos, kas
minēti EISI regulas pielikuma
1. daļā**

Horizontālās prioritātes	47.500,00
<i>tajā skaitā SESAR</i>	30.000,00
1. Baltijas – Adrijas koridors	13.353,20
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5.673,00
3. Vidusjūras koridors	37.690,00
4. Hamburg – Rostock – Burgas/TR robeža – Piraeus – Lefkosia	8.037,60
5. Helsinki – Valletta	31.936,00
6. Genova – Rotterdam	15.622,50
7. Lisboa - Strasbourg	17.170,00
8. Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles	4.582,00
9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille	12.551,30
10. Strasbourg - Donavas koridors	15.939,40
Citi pamattīkla posmi	27.563,21
Kopā	237.618,21

Detalizēti skaitļi par koridoru būs pieejami programmas plānošanas un īstenošanas gaitā.

KONKRĒTIE MĒRĶI energotīkli

- Rezultāts Īstenoti 11 prioritārie koridori un jomas, vidēji EUR 940,514
miljoni par koridoru

KONKRĒTIE MĒRĶI [telekomunikāciju tīkli](#)⁸³

⁸³ Galīgais sadalījums starp budžetu finanšu instrumentiem un budžetu dotācijām būs atkarīgs no tā, kā tirgū ieviesīsies finanšu instrumenti.

- Rezultāts	Visā Eiropā izstrādāta un ieviesta digitālo pakalpojumu infrastruktūra	Paredzams, ka saskaņā ar EISI tiks atbalstīta šāda digitālā infrastruktūra:	2446,000
		<ul style="list-style-type: none"> • Savstarpēji izmantojama elektroniskā identifikācija un autentifikācija visā Eiropā; • Eiropas Centrālā platforma Eiropas uzņēmumu reģistru savienošanai • Elektroniskas procedūras uzņēmējdarbības uzsākšanai un veikšanai citā Eiropas valstī • Sadarbspējīgi pārrobežu elektroniskā iepirkuma pakalpojumi • Sadarbspējīgi pārrobežu e-tiesiskuma pakalpojumi • Sadarbspējīgi pārrobežu e-veselības pakalpojumi • Drošāku interneta pakalpojumu infrastruktūra • Kritiskā informācijas infrastruktūra • Piekļuve Eiropas mantojuma digitālajiem resursiem • Piekļuve atkalizmantojamai publiskā sektora informācijai • Daudzvalodu piekļuve tiešsaistes pakalpojumiem • Eiropas mēroga ātrdarbīgi pamatsavienojumi valsts pārvaldei • Informācijas un komunikāciju tehnoloģisko risinājumu ieviešana intelektiskiem energotīkliem un viedo energopakalpojumu sniegšanai 	

- Rezultāts	Tūkstošos mājsaimniecī bu, kas pieslēgtas platjoslas internetam.	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
-------------	---	------	----------	-------------	----------	---------	----------	-------------	------	----------	----------	--------------	----------	--------------	-----------	----------	-----------	----------

Starpsumma — konkrētais mērķis "Telekomunikācijas"		679,0 00		843,800		1 302,600		1 621,400		734,20 0		2 003,00 0		2 284,000		10 468,000
KOPĀ – IZMAKSAS																56 539,354

--

3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajam apropriācijām

3.2.3.1. Kopsavilkums

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz darbības apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

ĢD MOVE	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Pārējie administratīvie izdevumi	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS ⁸⁴(*)								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Citi administratīvie izdevumi 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Starpsumma — Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS (**)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Starpsumma — Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

⁸⁴ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

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

(*) Pieņemot, ka transporta un kohēzijas fonda daļas EISI tiks uzticētas TEN-T izpildaģentūrai.

(**) izņemot 13 01 04 XX Kohēzijas fonds

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

ĢD ENER	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA (*)								
Cilvēkresursi	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Pārējie administratīvie izdevumi	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS ⁸⁵(
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Starpsumma — Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
KOPĀ ĢD ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) ĢD ENER paredz Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta īstenošanu (daļēji) uzticēt aģentūrām. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no šī procesa rezultātiem.

⁸⁵ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

(**) Šīs apropriācijas ietver izdevumus ES koordinatoriem. Bez tam, kamēr nav pieņemts cits lēmums, pastāv iespēja vērsties pie ACER, lai izpildītu uzdevumus, kas minēti Regulā par Eiropas energoinfrastruktūras prioritātēm.

ĢD INFSO	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA (*)								
Cilvēkresursi	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Citi administratīvie izdevumi	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS ⁸⁶(
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Starpsumma — Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
KOPĀ INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) (*) ĢD INFSO paredz Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta īstenošanu (daļēji) uzticēt aģentūrām. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no šī procesa rezultātiem.

KOPĀ administratīvās apropriācijas DFS 5. kategorijā	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
KOPĀ administratīvās apropriācijas ārpus DFS 5. kategorijas (*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
KOPĀ administratīvās apropriācijas ārpus	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

DFS 5. kategorijas								
KOPĀ — Administratīvās apropriācijas (*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
KOPĀ — Administratīvās apropriācijas	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(**) izņemot 13 01 04 XX Kohēzijas fonds

3.2.3.2. Paredzamās cilvēkresursu vajadzības

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Aplēsi izsaka ar pilnslodzes ekvivalentu

<i>ĢD MOVE</i>	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020
----------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)

06 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (Delegācijas)							
06 01 05 01 (Netiešā pētniecība)							
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)							

• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)⁸⁷

06 01 02 01 (CA, INT, SNE, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA un SNE delegācijās)							
XX 01 04 yy ⁸⁸							
06 01 05 02 (CA, INT, SNE — netiešā pētniecība)							
10 01 05 02 (CA, INT, SNE — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)							
KOPĀ — ĢD MOVE	40	43	46	49	51	51	51

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā,

⁸⁷ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

⁸⁸ Saskaņā ar robežlielumiem attiecībā uz ārštata darbiniekiem, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā korigēs atkarībā no ārpakalpojumu procesa rezultātiem.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	Politikas un stratēģijas veidošana. programmu vadība un kontrole, projektu atlase, koordinācija un sakaru uzturēšana ar visām ieinteresētajām aprindām programmas līmenī (ministrijas, citi ĢD, Eiropas iestādes, starptautiskās bankas (Piem., EIB)), saistīto aģentūru uzraudzība un kontrole (ārštata darbinieki)
Ārštata darbinieki	TENtec informācijas sistēmas pārvaldība: tehnisko, finansiālo un ģeogrāfisko datu vākšana, kas nepieciešami analīzei, pārvaldībai un politisku lēmumu pieņemšanai programmas ietvaros.

Aplēsi izsaka ar pilnslodzes ekvivalentu

	<i>ĢD ENER</i>	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
	32 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	34	39	45	45	45	46	46
	XX 01 01 02 (Delegācijas)							
	XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)							
	10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)							
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)⁸⁹								
	32 01 02 01 (CA, INT, SNE, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)	17	20	22	25	25	26	26
	XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA un SNE delegācijās)							
	XX 01 04 JY⁹⁰	- galvenajā mītnē ⁹¹						
		- delegācijās						
	XX 01 05 02 (CA, INT, SNE — netiešā pētniecība)							
	10 01 05 02 (CA, INT, SNE — tiešā pētniecība)							
	Citas budžeta pozīcijas (precizēt)							
	KOPĀ ĢD ENER	51	59	67	70	70	72	72

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā

⁸⁹ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

⁹⁰ Saskaņā ar robežlielumiem attiecībā uz ārštata darbiniekiem, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

⁹¹ Galvenokārt struktūrfondi, Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Zivsaimniecības fonds (EZF).

izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no ārpakalpojumu procesa rezultātiem.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	<ul style="list-style-type: none">- Atbalsts reģionāliem un tematiskiem forumiem kopējas ieinteresētības projektu apzināšanai- atlases process- ikgadējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldība un projektu atlases ES finansiālajam atbalstam- finansiālā un projektu vadība- novērtēšana
Ārštata darbinieki	<ul style="list-style-type: none">- Atbalsts reģionāliem un tematiskiem forumiem kopējas ieinteresētības projektu apzināšanai- atlases process- ikgadējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldība un projektu atlases ES finansiālajam atbalstam- finansiālā un projektu vadība- novērtēšana

ĢD INFSO		Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
09 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)		83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (Delegācijas)								
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)								
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)								
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)⁹²								
09 01 02 01 (CA, INT, SNE, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)		9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA un SNE delegācijās)								
XX 01 04 yy ⁹³	- galvenajā mītne ⁹⁴							
	- delegācijās							
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE — netiešā pētniecība)								
10 01 05 02 (CA, INT, SNE — tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								
KOPĀ		92	103	120	127	135	141	143

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no ārpalpojumu procesa rezultātiem.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	Politikas un stratēģijas koordinācija, programmu pavadība, projektu un dotāciju vadība
Ārštata darbinieki	Projektu un dotāciju vadība
Kopā paredzamās cilvēkresursu vajadzības	183 205 233 246 256 264 266

⁹² CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

⁹³ Saskaņā ar robežlielumiem attiecībā uz ārštata darbiniekiem, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

⁹⁴ Galvenokārt struktūrfondi, Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Zivsaimniecības fonds (EZF).

3.2.4. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam*

- Priekšlikums/iniciatīva atbilst daudzgadu finanšu shēmai 2014.–2020. gadam
- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

nepiemēro

- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma⁹⁵.

Aprakstīt, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

nepiemēro

3.2.5. *Trešo personu iemaksas*

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz šādu līdzfinansējumu:

Aropriācijas miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	... Iekļaut ietekmes ilguma atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansējuma struktūru								
Līdzfinansējuma apropriācijas KOPĀ								

⁹⁵ Sk. Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - pašu resursus
 - dažādus ieņēmumus

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā budžeta gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁹⁶					
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	... Iekļaut ietekmes ilguma norādīšanai vajadzīgo aiļu skaitu (sk. 1.6. punktu)	
Pants								

Attiecībā uz īpaši novirzāmiem dažādajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

tiks noteikts vēlāk (Finanšu instrumentu radītos ieņēmumus izmanto programmas darbības laikā un programmas beigās iekasē kā ieņēmumus kopā ar pamatsummu)

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

⁹⁶ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATA 1. PIELIKUMS

Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums:

Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienības instrumentu...-
MOVE.....

1. PAR VAJADZĪGIEM UZSKATĪTO CILVĒKRESURSU SKAITS UN IZMAKSAS
2. CITU ADMINISTRATĪVA RAKSTURA IZDEVUMU IZMAKSAS
3. IZMAKSU APRĒĶINĀŠANĀ izmantotās METODES
 - 3.1. Attiecībā uz cilvēkresursiem
 - 3.2. Attiecībā uz citiem administratīviem izdevumiem

Šo pielikumu pievienos tiesību akta finanšu pārskatam starpdienestu konsultāciju laikā.

Pielikumā iekļautās tabulas domātas, lai aizpildītu tabulas tiesību akta finanšu pārskatā

Šis ielikums ir Komisijas dienestu iekšējais dokuments

1. Par vajadzīgiem uzskatīto cilvēkresursu skaits un izmaksas

Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu

Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		2014. gads		2015. gads		2016. gads		2017. gads		2018. gads		KOPĀ	
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)													
06 01 01 01 (galvenajā mītnē un Komisijas pārstāvniecībās dalībvalstīs)	AD	26	3302	28	3556	29	3683	31	3937	32	4064		
	AST												
XX 01 01 02 (delegācijās)	AD												
	AST												
• Ārštata darbinieki⁹⁷													
06 01 05 01 (kopējais budžets)	CA	14	896	15	960	17	1088	18	1152	19	1216		
	INT												
	SNE												
XX 01 02 02 (delegācijās)	CA												

⁹⁷ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

	INT												
	JED												
	LA												
	SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)													
Starpsumma — Daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		40	4198	43	4516	46	4771	49	5089	51	5280		34,414

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

2019. gads FTE: 51 Apropriācijas 5,280

2020. gads FTE: 51 Apropriācijas 5,280

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Ārpus Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS		N gads		N+1 gads		N+2 gads		N+3 gads		Iekļaut ietekmes ilguma atspoguļošanai vajadzīgo aiļu skaitu		KOPĀ		
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)														
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)	AD													
	AST													
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)	AD													
	AST													
• Ārštata darbinieki⁹⁸														
XX 01 04 yy Apropriācijas ārštata darbiniekiem, atļautas saskaņā ar kādreizējām "BA" pozīcijām	Galvenajā mītnē	CA												
		INT												
		SNE												
	Delegācijās	CA												
		INT												
		JED												
		LA												

⁹⁸ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

		SNE												
XX 01 05 02 (Netiešā pētniecība)		CA												
		INT												
		SNE												
10 01 05 02 (Tiešā pētniecība)		CA												
		INT												
		SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)														
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS														

KOPĀ Daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS														
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no ārpakalpojumu procesa rezultātiem.

2. Citu administratīva rakstura izdevumu izmaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz administratīva rakstura apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Galvenajā mītņē								
06 01 02 11 01 — Misijas un reprezentācijas izmaksas	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
06 01 02 11 02 – Konferences un sanāksmes	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3,5
XX 01 02 11 03 – Komiteju sanāksmes ⁹⁹								
06 01 02 11 04 — Pētījumi un konsultācijas	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	3,2
XX 01 02 11 05 – Vadības un informācijas IT sistēmas								
XX 01 02 11 06 — Turpmāka apmācība								
XX 01 03 01 03 – Aprīkojums un mēbeles								
XX 01 03 01 04 – Pakalpojumi un citi darbības izdevumi								
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								
Delegācijās								
XX 01 02 12 01 — Misijas, konferences un reprezentācijas izmaksas								
XX 01 02 12 02 — Turpmāka personāla apmācība								
XX 01 03 02 01 – Iepirkumi, noma un saistīti izdevumi								

⁹⁹ Precizēt komitejas veidu un attiecīgo grupu.

XX 01 03 02 02 – Aprīkojums, mēles, materiāli un pakalpojumi								
Starpsumma — Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA (*)	1,1	1,11	1,12	1,23	1,24	1,25	1,26	8,31

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
--	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	-------------

Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
06 01 04 31 – Administratīvā un tehniskā palīdzība (izņemot ārštata darbiniekus), ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām „BA” pozīcijām)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
- galvenajā mītnē								
- delegācijās								
XX 01 05 03 Citi pārvaldības izdevumi netiešajai pētniecībai								
10 01 05 03 Citi pārvaldības izdevumi tiešajai pētniecībai								
Cita budžeta pozīcija – 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS (*)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

KOPĀ Daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS (*)	13,8	18,61	18,92	19,43	19,74	20,05	20,36	130,91
---	-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

KOPĀ								
Daudzgaļu finanšu shēmas								
5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5.	18,9	24,01	24,52	25,33	25,94	26,65	26,96	172,31
IZDEVUMU KATEGORIJAS								

() izņemot Kohēzijas fondu*

Nepieciešamās administratīvās apropriācijas tiks nodrošinātas, izmantojot apropriācijas, kuras jau piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai tiks pārgrupētas, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

3. Izmaksu aplēšanā izmantotās aprēķinu metodes

3.1. Attiecībā uz cilvēkresursiem

Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai personāla kategorijai (pieņēmumi, vidējās izmaksas utt.)

Daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA
<u>Atgādinājums:</u> Vidējās izmaksas katrai personāla kategorijai atrodamas BudgWeb vietnē http://www.cc.ccc/budg/pre/legalbasis/pre-040-020_preparation_en.html#forms
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz štatu sarakstā ietvertajām amata vietām (ierēdņi un pagaidu darbinieki) <p>Pieņēmumi par personāla izmaksām ir balstīti uz pašreizējām vajadzībām un reālistisku novērtējumu par nākamajiem gadiem</p>
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz ārštata darbiniekiem

Ārpus daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS

- Attiecībā uz štatu sarakstā ietvertajām amata vietām (pētnieki ierēdņi un pagaidu darbinieki)
- Attiecībā uz ārštata darbiniekiem

3.2. Attiecībā uz cietiem administratīviem izdevumiem

Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai budžeta pozīcijai

un attiecīgos pieņēmumus (piem., sanāksmju skaits gadā, vidējās izmaksas utt.)

Daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA
Aprēķinu pamatā ir pašreizējās situācijas ekstrapolācija, ciktāl tas attiecas uz misijām (personāls un Eiropas koordinatori), sanāksmēm un konferencēm (piem., TEN-T vadlīniju cttee, ikgadējā TENT-T konference un nepieciešamība pēc dažādiem pētījumiem)

Ārpus daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS

Aprēķinu pamatā ir TEN-TEA pašreizējās izmaksas.

Tas ietver izdevumus par IT aprīkojumu (TENtec) par gada summu EUR 300 000. TENtec ir informācijas sistēma, ko pašlaik izmanto ĢD MOVE TEN-T programmai. Šī sistēma ir pilnībā pielāgota programmas vajadzībām un saskaņota ar EK procedūrām. Tajā glabā un ar to pārvalda tehniskos, finansiālos un vēsturiskos datus, kas nepieciešami analīzei, pārvaldībai un politisku lēmumu attiecībā uz TEN-T programmām. Tā pārvalda nepieciešamo darbplūsmu, izdod Komisijas lēmumus, pilnu jaunu projektu atlases ciklu, ieskaitot priekšlikumu iesniegšanu un saņemšanu un vajadzīgās tūmekļa saskarnes. Tā palīdz TEN-T izpildaģentūrai pildīt programmas īstenošanas uzdevumus (priekšlikumu saņemšana, novērtēšana, sarunas, darbs pēc tam).

Tā kā sistēma aizvien vairāk orientējas uz politikas veidošanu un kontroli, to nevar eksternalizēt saskaņā ar Komisijas tiesību aktiem. Piemēram, tehniskos un ģeogrāfiskos datus jaunajām TEN-T vadlīnijām sistēma tieši ievāc no transporta ministrijām. Pēc tam integrētā GIS apakšsistēma sagatavoja iekļaušanai vadlīnijās gatavas kartes.

Tas ir efektīvs rīks, kas jau ir izstrādāts iekšējai lietošanai, un to datu vākšanai un apmaiņai var lietot arī valsts ministrijas. Sistēmu lieto arī ĢD REGIO un ĢD ENV ierēdņi, kā arī Eiropas kaimiņattiecību politikas A direktorāts. Tā ir pilnībā funkcionāla sistēma, kas var bez grūtībām apmierināt ĢD MOVE vajadzībaspēc Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta pieņemšanas.

Tā nodrošina apjomradītus ietaupījumus, jo nav vajadzīgi ārpalpojumu sniedzēji, lai izpildītu prasības par datiem, plānošanu un ziņošanu. Bez tam sistēmu var paplašināt, lai tā atbilstu citām no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta izrietošām vajadzībām. Tā pilnībā atbilst ģenerālsēkretariāta pieejai samazināt Komisijā izmantoto programmatūru skaitu.

Budžetā paredzētās summas ir nepieciešamas rīka izstrādei un uzturēšanai, kā arī IT aprīkojuma iegādei.

ĢD ENER neplāno izmantot TENtec informācijas sistēmu, bet tā vajadzībām tiks izveidots atsevišķs IT rīks.

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATA 2. PIELIKUMS

Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums:

Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienības instrumentu...-
ENER.....

1. PAR VAJADZĪGIEM UZSKATĪTO CILVĒKRESURSU SKAITS UN IZMAKSAS
2. CITU ADMINISTRATĪVA RAKSTURA IZDEVUMU IZMAKSAS
3. IZMAKSU APRĒĶINĀŠANĀ izmantotās METODES
 - 3.1. Attiecībā uz cilvēkresursiem
 - 3.2. Attiecībā uz citiem administratīviem izdevumiem

Šo pielikumu pievienos tiesību akta finanšu pārskatam starpdienestu konsultāciju laikā.

Pielikumā iekļautās tabulas domātas, lai aizpildītu tabulas tiesību akta finanšu pārskatā

Šis pielikums ir Komisijas dienestu iekšējais dokuments

1. Par vajadzīgiem uzskatīto cilvēkresursu skaits un izmaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu
 Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		Gads 2014		Gads 2015		Gads 2016		Gads 2017		Gads 2018		Gads 2019	
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)													
32 01 01 01 (galvenajā mītnē un Komisijas pārstāvniecībās dalībvalstīs)	AD	34	4,318	39	4,953	45	5,715	45	5,715	45	5,715	46	5,842
	AST												
XX 01 01 02 (delegācijās)	AD												
	AST												
• Ārštata darbinieki¹⁰⁰													
32 01 02 01 (kopējais budžets)	CA	17	1,088	20	1,280	22	1,408	25	1,600	25	1,600	26	1,664
	INT												
	SNE												
XX 01 02 02 (delegācijās)	CA												

¹⁰⁰ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

	INT												
	JED												
	LA												
	SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)													
Starpsumma — Daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		51	5,406	59	6,233	67	7,123	70	7,315	70	7,315	72	7,506

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	Gads 2020		Kopā									
	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)												
32 01 01 01 (galvenajā mītnē un Komisijas pārstāvniecībās dalībvalstīs)	AD	46	5,842	300	38,10							
	AST											
XX 01 01 02 (delegācijās)	AD											
	AST											
• Ārštata darbinieki¹⁰¹												
32 01 02 01 (kopējais budžets)	CA	26	1,664	161	10,304							
	INT											
	SNE											
XX 01 02 02 (delegācijās)	CA											
	INT											
	JED											
	LA											

¹⁰¹ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

	SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)													
Starpsumma — Daudzga- du finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		72	7,506	461	48,404								

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Ārpus Daudzga- du finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS		N gads		N+1 gads		N+2 gads		N+3 gads		Iekļaut ietekmes ilguma atspoguļošanai vajadzīgo aiļu skaitu		KOPĀ	
		FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s	FTE	Apropriācija s
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)													
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)	AD												
	AST												
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)	AD												
	AST												
• Ārštata darbinieki¹⁰²													
XX 01 04 yy Apropriācijas ārštata darbiniekiem,	Galvenajā mītnē	CA											
		INT											

¹⁰² CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

atļautas saskaņā ar kādreizējām "BA" pozīcijām	Delegācijās	SNE												
		CA												
		INT												
		JED												
		LA												
		SNE												
XX 01 05 02 (Netiešā pētniecība)	CA													
	INT													
	SNE													
10 01 05 02 (Tiešā pētniecība)	CA													
	INT													
	SNE													
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)														
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas													0	0
5. IZDEVUMU KATEGORIJA														

		N gads 2014		N+1 gads 2015		N+2 gads 2016		N+3 gads 2017		N+4 gads 2018		N+5 gads 2019	
KOPĀ Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS		51	5,406	59	6,233	67	7,123	70	7,315	70	7,315	72	7,506
		N+6 gads 2020		Kopā									
KOPĀ Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS		72	7,506	461	48,404								

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no ārpakalpojumu procesa rezultātiem.

2. Citu administratīva rakstura izdevumu izmaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz administratīva rakstura apropriāciju izmantošanu
 Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads N 2014	Gads N+1 2015	Gads N+2 2016	Gads N+3 2017	Gads N+4 2018	Gads N+5 2019	Gads N+6 2020	KOPĀ
Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA								
<u>Galvenajā mītnē</u>								
32 01 02 11 01 — Misijas un reprezentācijas izmaksas	0,144	0,144	0,144	0,144	0,144	0,144	0,144	1,008
XX 01 02 11 02 -- Konferences un sanāksmes								
32 01 02 11 03 – Komiteju sanāksmes ¹⁰³	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,189
XX 01 02 11 04 – Pētījumi un apspriedes				0,3			0,3	
XX 01 02 11 05 – Vadības un informācijas IT sistēmas								
XX 01 02 11 06 — Turpmāka apmācība								
XX 01 03 01 03 – Aprīkojums un mēbeles								
XX 01 03 01 04 – Pakalpojumi un citi darbības izdevumi								
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								

¹⁰³ Precizēt komitejas veidu un attiecīgo grupu.

Delegācijās								
XX 01 02 12 01 — Misijas, konferences un reprezentācijas izmaksas								
XX 01 02 12 02 — Turpmāka personāla apmācība								
XX 01 03 02 01 – Iepirkumi, noma un saistīti izdevumi								
XX 01 03 02 02 – Aprīkojums, mēbes, materiāli un pakalpojumi								
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Gads N+4	Gads N+5	Gads N+6	KOPĀ
--	-----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------

Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
32 01 04 XX – Administratīvā un tehniskā palīdzība (izņemot ārštata darbiniekus), ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām „BA” pozīcijām)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
- galvenajā mītnē								
- delegācijās								
XX 01 05 03 Citi pārvaldības izdevumi netiešajai pētniecībai								
10 01 05 03 Citi pārvaldības izdevumi tiešajai pētniecībai								
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS (*)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

KOPĀ Daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS (*)	3,649	2,149	2,149	2,449	2,149	2,149	2,449	17,143
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---------------

(*) Šīs apropriācijas ietver izdevumus ES koordinatoriem. Bez tam, kamēr nav pieņemts cits lēmums, pastāv iespēja vērsties pie ACER, lai izpildītu uzdevumus, kas minēti Regulā 'par Eiropas energoinfrastruktūras prioritātēm.

Nepieciešamās administratīvās apropriācijas tiks nodrošinātas, izmantojot apropriācijas, kuras jau piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai tiks pārgrupētas, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

3. Izmaksu aplēšanā izmantotās aprēķinu metodes

3.1. Attiecībā uz cilvēkresursiem

Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai personāla kategorijai (pieņēmumi, vidējās izmaksas utt.)

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA
<u>Ateādinājums:</u> Vidējās izmaksas katrai personāla kategorijai atrodamas BudgWeb vietnē http://www.cc.cec/budg/pre/legalbasis/pre-040-020_preparation_en.html#forms
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz štatu sarakstā ietvertajām amata vietām (ierēdņi un pagaidu darbinieki) <p>Aprēķini par personālu balstās uz pieredzi un datiem, kas pieejami no a) Eiropas ekonomikas atveseļošanas programmas pārvaldības; b) izveidotu reģionālo un tematisko grupu pārvaldības un pārraudzības; C) agrākām Eiropas koordinātoru darbībā.</p> <p>a) EEPR programmas elektroenerģijai un gāzei kopējais budžets ir 2,3 miljrd., un to pārvalda 15 FTE 3-5 gadu perioda. ♠Saskaņā ar jauno sistēmu katru gadu tiks piešķirts budžets 1-2 miljrd, apmērā, un tiek lēsts, ka katru gadu būs nepieciešami vidēji 8 projektu vadītāji, kas katrs nodarbināts 3 gadus (vidējais projekta ilgums), pieņemot, ka laika gaitā var izmantot sinerģiju starp projektiem un pieredzi. Bet aprēķināti 2 FTE finansiālajai vadībai un juridiskām konsultācijām. No 2012. gada būs vajadzīgi darbinieki, lai vadītu atlikušos projektus līdz 2023. gadam.</p> <p>B) pieredze liecina, ka uz katru izveidoto reģionālo vai tematisko grupu efektīvai pārvaldībai vajadzīgas vismaz 3 personas. Tā kā būs 11 forumi, katru gadu vajadzēs 33 FTE. Politikas formulēšanai un horizontālajam atbalstam vajadzīgi 3 papildu FTE, tātad kopā 36 FTE.</p> <p>c) Eiropas koordinātori darbosies 3,5 gadus uz katru projektu. Katru koordinātoru atbalstīs 1FTE no Komisijas personāla, tātad 5 FTE uz ES koordinātoru gadā. (Koordinātori (2500 mēneša pabalsts) un to administratīvie izdevumi iekļauti administratīvajos izdevumos ārpus 5. kategorijas).</p> <p>Vidējās izmaksas katrai personāla kategorijai aplēstas saskaņā ar Budg vietni, piemēro vidējo vērtību 1/3 līgumdarbiniekiem uz 2/3 ierēdņiem.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz ārštata darbiniekiem <p>Sk. paskaidrojumu iepriekš</p>

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz štatu sarakstā ietvertajām amata vietām (pētnieki ierēdņi un pagaidu darbinieki)
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz ārštata darbiniekiem

3.2. Attiecībā uz cietiem administratīviem izdevumiem

*Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai budžeta pozīcijai
un attiecīgos pieņēmumus (piem., sanāksmju skaits gadā, vidējās izmaksas utt.)*

Daudz gadu finanšu shēmas **5. IZDEVUMU KATEGORIJA**

Komandējumi* 3x gadā vizītes uz vietas 150 projektiem/lēmumiem x 2 personas uz septiņiem gadiem + 4 reģionālo/tematisko grupu sanāksmes ārpus Briseles x 4 personas gadā = $(3*2*150+4*4*7)*EUR\ 1000= EUR\ 1.012.000/7\ gadi \approx 144.000\ EUR\ gadā.$

Komitejas: Katras dalībvalsts enerģētikas pārstāvis, apmeklē komiteju 1x gadā. 27xEUR 1000 = EUR 27.000 gadā

Pētījumi: Viens uzraudzības pētījums vidusposma novērtējumam un viens galīgajam novērtējumam, katrs at EUR 300.000 $2*300.000=600.000$

* Misijas izmaksas uz personu lēš EUR 1000 ekonomiskajā klasē un EUR 2000 biznesa klasē

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas **5. IZDEVUMU KATEGORIJAS**

Pārvaldības un informācijas IT sistēmas Lēš, ka būs vajadzīgi GIS pakalpojumi, ja tos nodot ārpalpojumu sniedzējiem, tad izmaksas 'būs EUR 500.000 gadā. °Sos uzdevumus var pildīt arī štata darbinieki. Vēl paredzams, ka vajadzīgi IT pakalpojumu projektu vadības programmām, izmaksas EUR 300.000 gadā.

ĢD ENER nevar izmantot ĢD MOVE IT sistēmu, jo energoprojektu dotācijas pārvalda citādi nekā transporta projektu dotācijas. Piemēram, atšķirībā no transporta nozares, saņēmēji ir privātas, nevis publiskas struktūras, tāpēc atšķiras riski un tāpēc vajadzīgi citi pārvaldības rīki.

Jaunās TEN-E programmas pārvaldībā ĢD ENER izmantos GIS datus no esošajiem avotiem.: Komisijas, ENTSO-e, ENTSO-g, projektu virzītājiem. Tomēr būs vajadzīgi līdzekļi, lai veiktu datu integrāciju, kas nepieciešama visaptverošai tīkla plānošanai.

Uzdevumi saistībā ar lēmumu par projektu izmaksu sadalījumu un izmaksu un ieguvumu analizēm

Kamēr nav pieņemts cits lēmums, atsevišķus uzdevumus saistībā ar lēmumu par projektu izmaksu sadalījumu un izmaksu un ieguvumu analizēm var veikt Eneegoregulatoru sadarbības aģentūra vai ENTSO saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem.

Komandējumi:

- reģiona saraksta pieņemšanai 4 sanāksmes Briselē ar ENTSO un Komisiju gadā x 2 personas = $4*2* EUR\ 1000 = EUR\ 8000\ gadā$

- dalība reģionālajos forumos 2 sanāksmes gadā uz reģionālo forumu (lēš 8), 2 personas = $2*2*8*1000\ EUR = EUR\ 32000\ gadā$

Kop[ejie komandējumi gadā EUR 8.000 + EUR 32.000 = 40.000 EUR gadā

Pētījumi: Tīkla modeļa izstrādāsāna izmaksu sadalīšanas vajadzībām = EUR 1.5 mio. in 2014

Es koordinātoru izmaksas

10 Eiropas koordinātoru darbosies 3,5 gadus uz katru projektu, tātad gadā aktīvi būs 5 koordinātoru, alga EUR 2500 mēnesī $5 * EUR 2500 * 12 = 150,000$ EUR gadā.

Komandējumi

Koordinātoru un asistentu komandējumi 2 komandējumi mēnesī, biznesa klase = $2 * 2 * 12 * 2000 = EUR 96.000$ * 5 koordinātoru = EUR 480.000 gadā

Kopā EUR 150.000 + 480.000 = EUR 630.000 gadā

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATA 3. PIELIKUMS

Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums:

Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienības instrumentu...-
INFSO.....

1. PAR VAJADZĪGIEM UZSKATĪTO CILVĒKRESURSU SKAITS UN IZMAKSAS
2. CITU ADMINISTRATĪVA RAKSTURA IZDEVUMU IZMAKSAS
3. IZMAKSU APRĒĶINĀŠANĀ izmantotās METODEDES
 - 3.1. Attiecībā uz cilvēkresursiem
 - 3.2. Attiecībā uz citiem administratīviem izdevumiem

Šo pielikumu pievienos tiesību akta finanšu pārskatam starpdienestu konsultāciju laikā.

Pielikumā iekļautās tabulas domātas, lai aizpildītu tabulas tiesību akta finanšu pārskatā

Šis pielikums ir Komisijas dienestu iekšējais dokuments

1. Par vajadzīgiem uzskatīto cilvēkresursu skaits un izmaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu
 Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	Gads 2014		Gads 2015		Gads 2016		Gads 2017		Gads 2018		Gads 2019		
	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)													
09 01 01 01 (galvenajā mītnē un Komisijas pārstāvniecībās dalībvalstīs)	AD	55	6,985	62	7,874	72	9,144	76	9,652	81	10,287	85	10,795
	AST	28	3,556	31	3,937	36	4,572	38	4,826	40	5,080	42	5,334
XX 01 01 02 (delegācijās)	AD												
	AST												
• Ārštata darbinieki¹⁰⁴													
09 01 02 01 (kopējais budžets)	CA	9	0,576	10	0,640	12	0,768	13	0,832	14	0,896	14	0,896
	INT												
	SNE												
XX 01 02 02 (delegācijās)	CA												
	INT												

¹⁰⁴ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

	JED												
	LA												
	SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)													
Starpsuma — Daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		92	11,117	103	12,451	120	14,484	127	15,310	135	16,263	141	17,025

Daudzgadņu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		Gads 2020		KOPĀ									
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas								
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)													
09 01 01 01 (galvenajā mītnē un Komisijas pārstāvniecībās dalībvalstīs)	AD	86	10,922	517	65,617								
	AST	43	5,461	258	32,808								
XX 01 01 02 (delegācijās)	AD												
	AST												
• Ārštata darbinieki¹⁰⁵													
09 01 02 01 (kopējais budžets)	CA	14	0,896	86	5,504								
	INT												
	SNE												
XX 01 02 02 (delegācijās)	CA												
	INT												
	JED												
	LA												
	SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)													

¹⁰⁵ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

Starpsumma — Daudzgaļu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA		143	17,279	861	103,929								
---	--	------------	---------------	------------	----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Ārpus Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS		Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		insert as many columns as necessary to reflect the duration of the impact		KOPĀ	
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas
• Štatu saraksta amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)													
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)	AD												
	AST												
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)	AD												
	AST												
• Ārštata darbinieki¹⁰⁶													
XX 01 04 yy Apropriācijas ārštata darbiniekiem, atļautas saskaņā ar kādreizējām “BA” pozīcijām	Galvenajā mītnē	CA											
		INT											
		SNE											
	Delegācijās	CA											
		INT											
		JED											

¹⁰⁶ CA — līgumdarbinieks; INT — aģentūras personāls (Intérimaire); JED — Jeune Expert en Délégation (Jaunākie eksperti delegācijās); LA — vietējais darbinieks; SNE — norīkots valsts eksperts;

		LA												
		SNE												
XX 01 05 02 (Netiešā pētniecība)		CA												
		INT												
		SNE												
10 01 05 02 (Tiešā pētniecība)		CA												
		INT												
		SNE												
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)														
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA														

KOPĀ Daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS														
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus. Summas un aprēķinus vajadzības gadījumā koriģēs atkarībā no ārpakalpojumu procesa rezultātiem.

2. Citu administratīva rakstura izdevumu izmaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz administratīva rakstura apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA								
<u>Galvenajā mītņē</u>								
09 01 02 11 01 — Misijas un reprezentācijas izmaksas	0,050	0,055	0,060	0,060	0,065	0,070	0,070	0,430
09 01 02 11 02 – Konferences un sanāksmes	0,100	0,100	0,100	0,110	0,110	0,110	0,120	0,750
09 01 02 11 03 – Komiteju sanāksmes ¹⁰⁷	0,050	0,055	0,060	0,060	0,065	0,070	0,070	0,430
09 01 02 11 04 — Pētījumi un konsultācijas								
09 01 02 11 05 – Vadības un informācijas IT sistēmas								
09 01 02 11 06 — Turpmāka apmācība								
XX 01 03 01 03 – Aprīkojums un mēbeles								
XX 01 03 01 04 – Pakalpojumi un citi darbības izdevumi								
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								
<u>Delegācijās</u>								
XX 01 02 12 01 — Misijas, konferences un reprezentācijas izmaksas								
XX 01 02 12 02 — Turpmāka personāla apmācība								
XX 01 03 02 01 – Iepirkumi, noma un saistīti izdevumi								

¹⁰⁷ Precizēt komitejas veidu un attiecīgo grupu.

XX 01 03 02 02 – Aprīkojums, mēbes, materiāli un pakalpojumi								
Starpsumma — Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610

Miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads 2014	Gads 2015	Gads 2016	Gads 2017	Gads 2018	Gads 2019	Gads 2020	KOPĀ
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------

Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
09 01 04 yy – Administratīvā un tehniskā palīdzība (izņemot ārštata darbiniekus), ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām „BA” pozīcijām)								
- galvenajā mītnē	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	18,000
- delegācijās								
XX 01 05 03 Citi pārvaldības izdevumi netiešajai pētniecībai								
10 01 05 03 Citi pārvaldības izdevumi tiešajai pētniecībai								
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								
Starpsumma — Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	18,000

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

KOPĀ Daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	2,200	2,410	2,620	2,830	3,040	3,250	3,260	19,610
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Nepieciešamās administratīvās apropriācijas tiks nodrošinātas, izmantojot apropriācijas, kuras jau piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai tiks pārgrupētas, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

3. Izmaksu aplēšanā izmantotās aprēķinu metodes

3.1. Attiecībā uz cilvēkresursiem

Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai personāla kategorijai (pieņēmumi, vidējās izmaksas utt.)

Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA
<u>Atgādinājums:</u> Vidējās izmaksas katrai personāla kategorijai atrodamas BudgWeb vietnē http://www.cc.cec/budg/pre/legalbasis/pre-040-020_preparation_en.html#forms
<ul style="list-style-type: none">• Attiecībā uz štatu sarakstā ietvertajām amata vietām (ierēdņi un pagaidu darbinieki) <u>Skaitļi balstīti uz prognozēm par nepieciešamajiem darbiniekiem, pamatojoties uz ilglaicīgu pieredzi ar programmu, piem., pamatprogrammu un KIP, īstenošanu. Skaitļi atbilst nesēnai iekšējai novērtēšanai GD INFSO: Spriežot pēc pieredzes, 1,5 darbinieks trīs gadu laikā pārvalda 40 miljonus subsīdijās. Tam pieskaitīti darbinieki, kas vajadzīgi politikai/stratēģijai, horizontālajam atbalstam un finanšu instrumentu pārvaldībai sadarbībā ar finanšu iestādēm, piem., EIB.</u>• Attiecībā uz ārštata darbiniekiem INFSO vajadzība pēc darbiniekiem aprēķinātas šādi: 90 % štata amatvietu un 10 % ārštata darbinieku.

Ārpus daudzgažu finanšu shēmas **5. IZDEVUMU KATEGORIJAS**

- Attiecībā uz štatu sarakstā ietvertajām amata vietām (pētnieki ierēdņi un pagaidu darbinieki)

- Attiecībā uz ārštata darbiniekiem

3.2. Attiecībā uz cietiem administratīviem izdevumiem

Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai budžeta pozīcijai

un attiecīgos pieņēmumus (piem., sanāksmju skaits gadā, vidējās izmaksas utt.)

Daudzgažu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA
<u>Komandējumi:</u> Vidēji 650 euro par komandējumu, pieņemot 6,5 komandējumus mēnesī un pakāpenisku palielinājumu programmas laikā.
<u>Komitejas:</u> Aplēsts: 3 komiteju sanāksmes gadā ar 27 valstu pārstāvjiem, vidējās izmaksas 600 euro uz pārstāvi, pakāpenisks un mērens palielinājums programmas laikā.
<u>Sanāksmes un konferences Sākuma aplēse:</u> 100 eksperti gadā, vidējās izmaksas 600 euro uz ekspertu + vienreizēja summa ad hoc konferencēm ES, pakāpenisks un mērens palielinājums programmas laikā.

Ārpus daudzgažu finanšu shēmas **5. IZDEVUMU KATEGORIJAS**

Aplēsts: 50 eksperti-vērtētāji, vidējās izmaksas 4000 euro uz ekspertu-vērtētāju programmas sākumā, pakāpenisks pieaugums programmas laikā līdz ar darbības budžeta pieaugumu.