



Briselē, 6.6.2018
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulu (ES)
Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Šā priekšlikuma mērķis ir izveidot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) juridisko pamatu laikposmam pēc 2020. gada. Tajā ir paredzēts, ka tas būs piemērojams no 2021. gada 1. janvāra, un tas tiek iesniegts 27 dalībvalstu Savienībai atbilstoši Eiropadomes 2017. gada 29. martā saņemtajam Apvienotās Karalistes paziņojumam par nodomu izstāties ko Eiropas Savienības un *Euratom*, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienību 50. pantu.

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Komisija 2018. gada 2. maijā iepazīstināja ar savu priekšlikumu¹ par daudzgadu finanšu shēmu laikposmam pēc 2020. gada, tajā iekļaujot summu 42 265 miljonu EUR Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam.

Lai stimulētu darbvietu radīšanu un sasniegtu gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, Savienībai ir vajadzīga mūsdienīga un augstas veiktspējas infrastruktūra, lai palīdzētu savienot un integrēt Savienību un visus tās reģionus transporta, telesakaru un enerģētikas nozarē. Minētie savienojumi ir svarīgi, lai nodrošinātu personu brīvu pārvietošanos un preču, kapitāla un pakalpojumu brīvu apriti. Eiropas komunikāciju tīkliem būtu jāatvieglo pārobežu savienojumi, jāsekmē lielāka ekonomiskā, sociālā un teritoriālā kohēzija un jāsniedz ieguldījums konkurētspējīgākā sociālajā tirgus ekonomikā un klimata pārmaiņu apkarošanā.

Eiropas mērķis ir virzīties uz mobilitāti, kurā nav nāves gadījumu un emisiju un kurā neizmanto papīru, lai kļūtu par pasaules līderi atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā un kļūtu par vadošo digitālo ekonomiku. Moderna, tīra, gudra, ilgtspējīga, iekļaujoša un droša infrastruktūra sniegs reālus ieguvumus Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem, dodot tiem iespēju efektīvi ceļot, sūtīt preces, piekļūt enerģijai un augstas kvalitātes digitālajiem pakalpojumiem.

Šajā sakarā EISI atbalsta investīcijas transporta, enerģētikas un digitālajā infrastruktūrā, attīstot Eiropas komunikāciju tīklu (*TEN*). Ir ierosināts laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam popularizēt pārobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošanā.

EISI galvenā uzmanība veltīta projektiem ar augstāko Eiropas pievienoto vērtību, un tas stimulē investīcijas projektos, kuriem ir pārobežu ietekme, un Eiropas mērogā sadarbības sistēmās un pakalpojumos, kuriem ir būtiski saņemt nepārtrauktu finansiālu atbalstu pēc 2020. gada. EISI iedarbīgais darbības modelis cenšas novērst tirgus nepilnības un palīdz piesaistīt turpmākas investīcijas no citiem avotiem, jo īpaši no privātā sektora, sinērgijā ar *InvestEU* un citām Savienības programmām un papildus tām.

EISI “ir izstrādāts, lai veicinātu ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklos. Šie tīkli un pārobežu sadarbība ir svarīga ne tikai vienotā tirgus darbībai, bet ir arī stratēģiski elementi, lai īstenotu enerģētikas savienību un digitālo vienoto tirgu un attīstītu ilgtspējīgus transporta

¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_en

veidus. Bez ES iesaistes privātajiem operatoriem un valsts iestādēm nav pietiekama stimula ieguldīt pārrobežu infrastruktūras projektos”².

Atspoguļojot to, cik svarīgi ir risināt klimata pārmaiņu problemātiku, saskaņā ar ES apņemšanos īstenot Parīzes nolīgumu par klimata pārmaiņām un ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus, Komisijas priekšlikumā daudzgadu finanšu shēmai 2021.—2027. gadam ir noteikts ambiciozāks mērķis klimata jomas iekļaušanai visās ES programmās, klimata mērķu sasniegšanai kopumā paredzot atvēlēt 25 % no ES izdevumiem. Gaidāms, ka EISI nodrošinās nozīmīgu ieguldījumu šā mērķa sasniegšanā, jo 60 % no tā kopējā finansējuma ir paredzēti klimata mērķiem. Šīs programmas devumam minētā vispārējā mērķa sasniegšanā tiks sekots, izmantojot ES klimata marķiera sistēmu atbilstīgā iedalījuma līmenī, tai skaitā izmantojot vairākas precīzas metodikas, kur tādas būs pieejamas. Komisija turpinās katru gadu sniegt informāciju saistību apropriāciju izteiksmē, izstrādājot gada budžeta projektu.

Lai atbalstītu to, ka tiek pilnībā izmantots programmas potenciāls klimata mērķu sasniegšanā, Komisija centīsies noteikt attiecīgās darbības visā programmas sagatavošanas, īstenošanas, pārskatīšanas un izvērtēšanas procesā.

Nākotnes vajadzības saistībā ar Savienības ekonomikas dekarbonizāciju un digitalizāciju netieši nozīmēs, ka pastāvīgi pieaugs transporta, enerģētikas un digitālās nozares konverģence. Tādējādi būtu pilnībā jāizmanto šo trīs nozaru sinerģija, maksimāli palielinot Savienības atbalsta iedarbīgumu un lietderību. Kā sinerģijas jomu piemērus var minēt savienotu un autonomu mobilitāti, tīru mobilitāti, kurā izmanto alternatīvās degvielas, enerģijas akumulēšanu un viedos energotīklus. Lai veicinātu to, ka projektos tiek ietvertas vairākas nozares, tiks dota iespēja piemērot tās attiecīgās nozares līdzfinansējuma likmi, kurai tā ir augstāka. Turklāt, katrā nozarē par attiecināmajām izmaksām tiks atzīti papildu elementi, kas saistīti ar citu nozari, piemēram, atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošana transporta projektā. Lai stimulētu un piešķirtu prioritāti pārrobežu projektiem, ierosinātas darbības novērtēšanā par vienu no piešķiršanas kritērijiem izmantos sinerģijas dimensiju. Sinerģijas tiks īstenotas ar kopīgām darba programmām un kopīgu finansējumu, iesaistot attiecīgās nozares.

Transporta jomā EISI mērķis ir veicināt abu *TEN-T* līmeņu pabeigšanu, proti, stratēģiskā “mugurkaula” (t. i., pamattīkla) pabeigšanu līdz 2030. gadam un tā plašākā līmeņa (t. i., visaptverošā tīkla) pabeigšanu līdz 2050. gadam. EISI arī atbalsta Eiropas satiksmes pārvaldības sistēmu izvēršanu visiem satiksmes veidiem, jo īpaši gaisa transportam un dzelzceļiem, un palīdz ES pāriet uz gudru, ilgtspējīgu, iekļaujošu un drošu mobilitāti (piemēram, izveidojot Eiropas uzlādes infrastruktūras tīklu alternatīvajām degvielām). Tiek lēsts, ka *TEN-T* pamattīkla pabeigšana līdz 2030. gadam laikposmā no 2017. gada līdz 2030. gadam radīs 7,5 miljonus darba gadu un papildu IKP pieaugumu 1,6 % apmērā Savienībā 2030. gadā.

Turklāt, ievērojot 2017. gada novembra Kopīgo paziņojumu par militārās mobilitātes uzlabošanu Eiropas Savienībā³ un Militārās mobilitātes rīcības plānu, ko 2018. gada 28. martā pieņēma Komisija un Savienības Augstā pārstāve ārlietās un drošības politikas jautājumos⁴,

² Paziņojums “Mūsdienīgs budžets Savienībai, kas aizsargā, dod iespējas un aizstāv. Daudzgadu finanšu shēma 2021.-2027. gadam”, 2018. gada 2. maijs (COM(2018)321/4).

³ JOIN(2017) 41.

⁴ JOIN(2018) 5.

Savienības finansējums transporta projektiem gan civilām, gan militārām vajadzībām būtu jāapgūst ar EISI..

Enerģētikas jomā galvenā uzmanība tiek pievērsta Eiropas enerģētikas tīkliem, izstrādājot kopīgu interešu projektus saistībā ar iekšējā enerģijas tirgus turpmāku integrāciju un tīklu pārrobežu un starpnozaru sadarbību, ilgtspējīgu attīstību, radot dekarbonizācijas iespēju, jo īpaši integrējot atjaunojamās energoresursus, un energoapgādes drošību, *inter alia* veicot infrastruktūras pārveidošanu par viedo infrastruktūru un tās digitalizāciju. EISI arī palīdz rentabli sasniegt Parīzes nolīguma par klimata pārmaiņām mērķus, kā arī 2030. gadam izvirzītos enerģētikas un klimata un ilgtermiņa dekarbonizācijas mērķus, integrējot atjaunojamo enerģiju, ko panāk, attīstot atbilstošu infrastruktūru, kā arī atbalstot ierobežotu pārrobežu projektu skaitu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.

Digitalizācijas jomā EISI maksimāli palielina ieguvumus, ko visi iedzīvotāji, uzņēmumi un publiskās iestādes var gūt no digitālā vienotā tirgus. Ļoti augstas veiktspējas un augstas drošības digitālo tīklu izvēršana atbalsta visus inovatīvos digitālos pakalpojumus, tostarp savienotu mobilitāti un citus sabiedriskas nozīmes pakalpojumus. Šis instruments arī palīdz nodrošināt, ka līdz 2025. gadam visiem galvenajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, piemēram, skolām, slimnīcām, transporta mezgliem, galvenajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem un uzņēmumiem, kas plaši izmanto digitālās tehnoloģijas, būs nākotnes prasībām atbilstošs platjoslas pieslēgums (1 gigabits/sekundē). Tas veicina Eiropas teritoriju, tostarp tālāko reģionu, vispārējo savienotību ar internetu.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

EISI visaptverošais mērķis ir atbalstīt ES politikas mērķu sasniegšanu transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē attiecībā uz Eiropas komunikāciju tīkliem, dodot iespēju izdarīt ieguldījumus kopīgu interešu projektos vai paātrinot šādus ieguldījumus, un atbalstīt pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošanā. Mērķis būs maksimāli palielināt sinerģiju starp nozarēm, kuras aptver EISI, un ar pārējām ES programmām.

Transporta nozarē EISI veicina ES ilgtermiņa mērķus sasniegšanu attiecībā uz *TEN-T* pamattīkla pabeigšanu līdz 2030. gadam⁵ un virzību uz *TEN-T* visaptverošā tīkla pabeigšanu līdz 2050. gadam. Tas ietver pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti⁶, *SESAR* un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) izvēršanu un pāreju uz mazoglekļa ekonomiku, izmantojot inovatīvu infrastruktūru, kas līdz 2025. gadam ietver ES uzlādes infrastruktūras pamattīklu.

Enerģētikā EISI sniedz ieguldījumu *TEN-E* prioritāro koridoru un tematisko jomu pabeigšanā⁷ atbilstoši paketē “Tīru enerģiju ikvienam Eiropā”⁸ noteiktajiem mērķiem, lai nodrošinātu Savienības iekšējā enerģijas tirgus darbību, kas sniedz energoapgādes drošību (cita starpā veicot infrastruktūras pārveidošanu par viedo infrastruktūru un tās digitalizāciju) un veicina ilgtspējīgas attīstības un klimata mērķu sasniegšanu, integrējot atjaunojamo energoresursu enerģijas avotos.

⁵ Regula Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, 38. pants

⁶ COM(2017) 283, Komisijas paziņojums “Eiropa kustībā — Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”

⁷ Regula (ES) Nr. 347/2013, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes

⁸ COM(2016) 860 *final*

Attiecībā uz atjaunojamo energoresursu avotiem EISI palīdzēs rentabli sasniegt ierosināto ES 2030. gada mērķrādītāju attiecībā uz enerģētikas pārkārtošanu un atjaunojamo energoresursu politikas aspektu integrēšanu, tostarp nozaru sasaisti.

Digitālajā nozarē EISI palīdz sasniegt Gigabitu sabiedrības digitālās savienotības infrastruktūru⁹ kā digitālā vienotā tirgus darbības pamatnosacījumu¹⁰, kā arī nodrošināt vajadzīgo infrastruktūru, lai pienācīgi atbalstītu ekonomikas un sabiedrības digitalizēšanos ES mērogā.

- **Saskanība ar pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Transporta, enerģētikas un digitālo infrastruktūru dažādā apjomā atbalsta vairākas ES finanšu programmas un instrumenti, tostarp EISI, Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) un Kohēzijas fonds, “Apvārsnis 2020”, *InvestEU* un programma *LIFE*. Ir svarīgi visefektīvāk izmantot dažādās Savienības finansējuma programmas un instrumentus un tādējādi maksimāli palielināt Savienības atbalstīto ieguldījumu papildināmību un pievienoto vērtību. To varētu panākt ar optimizētu ieguldījumu procesu, kas nodrošina redzamību transporta jomas plānošanā un saskaņotību attiecīgajās Savienības programmās ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm.

Programmas darbības būtu jāizmanto, lai proporcionāli novērstu tirgus nepilnības vai neoptimālas ieguldījumu situācijas, nedublējot un neizspiežot privāto finansējumu un izveidotu skaidru Eiropas pievienoto vērtību. Tas nodrošinās programmas darbību saskaņotību ar ES noteikumiem par valsts atbalstu, izvairoties no pārmērīgiem konkurences izkropļojumiem iekšējā tirgū.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

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, kas paredz, ka Savienība “var atbalstīt kopēju [kopīgu] interešu projektus [...], 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.”

Uz atjaunojamo energoresursu avotu izmantošanas veicināšanu attiecas LESD 194. pants, kurā tā ir skaidri uzskaitīta kā viens no ES enerģētikas politikas mērķiem. Tā kā atjaunojamo energoresursu projekti, kas pēc būtības ir pārrobežu projekti, veicina 2030. gadam ierosinātā Savienības mērķa rentablu sasniegšanu, arī likumdošanas instruments būtu jāpieņem, pamatojies uz LESD 194. pantu.

⁹ T.i., gigabitu savienotība visiem galvenajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, augstas veiktspējas 5G savienotība, piekļuve interneta savienotībai, kas piedāvā visām Eiropas mājāsaimniecībām, tostarp lauku apvidos, lejupielādes ātrumu vismaz 100 Mbps, ko var uzlabot līdz gigabitu ātrumam; sal. ar “Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienotība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību” (COM(2016) 587).

¹⁰ Satīklots digitālais vienotais tirgus visiem (COM(2017) 228).

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

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Ņemot vērā ar EISI risināmo problēmu apjomu, ir īpaši vajadzīga ES rīcība, jo problēmām būtībā piemīt ES dimensija un tās var efektīvāk atrisināt Savienības līmenī, tādējādi kopumā palielinot ieguvumus, paātrinot īstenošanu un samazinot izmaksas, ja dalībvalstis rīkojas kopīgi. *TEN* ieguldījumu vajadzības laikposmā pēc 2020. gada ir ļoti nozīmīgas un pārsniedz dalībvalstu līmenī pieejamos līdzekļus.

Paredzams arī, ka nākotnē atjaunojamo energoresursu enerģijas projektus arvien vairāk finansēs tirgus. Iespējamais atbalsts šajā jomā kompensētu tikai izmaksas, kas rodas, pārvarot šķēršļus un novēršot stimulu trūkumu dalībvalstu pārrobežu sadarbībā un/vai šķēršļus, kuri traucē nozaru integrācijai. Šāda koordinācija starp dalībvalstīm var radīt apjomrādītus ietaupījumus, novērst infrastruktūru dublēšanos, palielināt izvēršanu Eiropā, lai labāk atspoguļotu pieejamo potenciālu, veicināt politikas konvergenci un tādējādi sekmēt tirgus integrāciju, zināšanu pārnēsi un inovatīvu tehnoloģiju pārņemšanu un atkārtotu izmantošanu Eiropas vietējā tirgū.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam un ir atbilstošs, lai īstenotu rīcību Eiropas komunikāciju tīkla jomā, kā definēts LESD 170. pantā un 194. pantā attiecībā uz pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā. Šajā priekšlikumā paredzētā rīcība konkrēti attiecas vienīgi uz transporta, enerģētikas un digitālās infrastruktūras Eiropas dimensiju un atjaunojamo energoresursu enerģijas pārrobežu izvēršanu.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex-post izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Saskaņā ar pašlaik spēkā esošo EISI regulu¹¹ Komisijai sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgajiem saņēmējiem bija jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums¹² par EISI vidusposma novērtējumu. Šo ziņojumu Komisija pieņēma 2018. gada 13. februārī, un tam bija pievienots Komisijas dienestu darba dokuments (SWD). Novērtējumā tika izvērtēta programmas darbība kopumā, ņemot vērā tās vispārējos un nozaru mērķus un salīdzinot ar panākumiem, kas gūti ar valstu vai ES līmeņa rīcību. Saskaņā ar Komisijas Labāka regulējuma pamatnostādņēm novērtējums tika veikts atbilstoši pieciem kritērijiem: efektivitāte, lietderība, nozīmīgums, saskaņotība un ES pievienotā vērtība.

EISI vidusposma novērtējumā izdarītie secinājumi kopumā bija šādi:

“Novērtējums liecina, ka pēc pirmajiem trīsarpus EISI īstenošanas gadiem šī programma sekmīgi virzās uz priekšu, lai gan ir daudz par agri vērtēt rezultātus, jo programma ir īstenošanas sākumposmā. Turklāt regulējumā noteiktajā darbības rezultātu satvarā nav labi definētu un spēcīgu rādītāju. Paturot prātā šo piebildi, pēc novērtējuma var izdarīt šādus secinājumus, kas izklāstīti turpmāk tekstā.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulas (ES) Nr. 1316/2013 27. pants.

¹² COM(2018) 65.

- *EISI ir iedarbīgs un mērķorientēts instruments ieguldījumiem Eiropas infrastruktūrā (TEN) transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē. Kopš 2014. gada no šā instrumenta ir veikti ieguldījumi EUR 25 miljardu apmērā, kā rezultātā infrastruktūrā Eiropas Savienībā kopumā ir ieguldīti aptuveni EUR 50 miljardi. EISI sniedz ieguldījumu Komisijas prioritātēs darbvieta, izaugsmes un ieguldījumu jomā, iekšējā tirgū, enerģētikas savienībā un klimata jomā, kā arī digitālajā vienotajā tirgū. Tādējādi tas stiprina ES ekonomikas konkurētspēju un modernizāciju.*
- *EISI rada augstu Eiropas pievienoto vērtību visām dalībvalstīm, atbalstot pārrobežu savienotības projektus. Lielākā daļa finansējuma tiek piešķirta projektiem, kas rada savienojumus posmos, kuros to nav, un novērš problemātiskus posmus, ar mērķi nodrošināt pienācīgu ES iekšējā tirgus darbību un dalībvalstu teritoriālo kohēziju transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē. Enerģētikas nozares projekti arī nodrošina apgādes drošību, un tiem ir liela nozīme rentablā ekonomikas dekarbonizācijā un modernizācijā. EISI ir noderīgs arī jaunu ES mēroga sistēmu izvēšanā satiksmes pārvaldības un drošības jomā (piem., SESAR aviācijai, ERTMS dzelzceļam), tādu augstas veikspējas elektrolīniju un viedo energotīklu izvēšanā, kas ir būtiski ar oglekli nesaistītu atjaunojamu energoresursu ātrai integrēšanai, un platjoslas un savstarpēji savienotu digitālo pakalpojumu (piem., atklāto datu, e-veselības, e-iepirkuma, e-identifikācijas un e-paraksta) izvēšanā.*
- *EISI dotāciju tiešā pārvaldība ar spēcīgu projektu plūsmu, konkursa veida atlases procesu, vērstību uz ES politikas mērķiem, saskaņotu īstenošanu un dalībvalstu pilnvērtīgu iesaisti ir izrādījusies ļoti efektīva. Izpildaģentūra INEA ir guvusi ļoti labus rezultātus EISI finansiālajā pārvaldībā un budžeta optimizēšanā, un tas ir bijis iespējams jo īpaši tāpēc, ka tā ir pietiekami elastīga, lai ātri pārvirzītu noteiktās darbībās neiztērēto naudu jaunu darbību finansēšanai.*
- *Pirmo reizi daļa kohēzijas budžeta (EUR 11,3 miljardi transporta nozarei) tika izpildīta tiešās pārvaldības režīmā EISI ietvaros. 100 % budžeta tika piešķirti programmas perioda pirmajā pusē un gandrīz tikai ilgtspējīgiem transporta veidiem. Finansējuma ātro piešķiršanu sekmēja mērķorientēta tehniskā palīdzība, dalībvalstīm radušos administratīvo izmaksu samazinājums, skaidri noteiktas finansēšanas prioritātes un pamatīga projektu plūsma, kuras pamatā ir projekti un pētījumi, kam atbalsts iepriekš tika sniegts no TEN-T programmas vai kohēzijas politikas instrumentiem.*
- *EISI turpināja izmantot un izstrādāt novatoriskus finanšu instrumentus. Tomēr to izvēšanu ierobežo Eiropas Stratēģisko investīciju fonda piedāvātās jaunās iespējas. Paredzams, ka EISI finanšu instrumentu izmantojuma apmērs pieaugs programmas darbības otrajā pusē, kad būs nodrošināta EISI īpašo finanšu instrumentu un ESIF savstarpējā papildināmība.” Ir plānots, ka Eiropas platjoslas infrastruktūras savienošanas fonds, izmantojot ieguldījumu no EISI un ESIF, sāks darboties 2018. gadā un finansēs ļoti augstas veikspējas tīklu izvēšanu reģionos, kuros šis pakalpojums nav pietiekami nodrošināts, radot būtisku sviras efektu.*
- *“Turklāt 2017. gadā transporta nozarē tika gūta ļoti pozitīva pirmā pieredze dotāciju kombinēšanā ar finanšu instrumentiem — uzaicinājumā, kura indikatīvais budžets bija 1 miljards EUR, pieprasītais finansējums bija 2,2 miljardi EUR —, un šī kombinēšana deva iespēju izmantot dotācijas, lai piesaistītu pēc iespējas vairāk finansējuma no privātā vai publiskā sektora.*

- *EISI tēriņi transporta un enerģētikas nozarē ievērojami palīdz sasniegt ES mērķi vismaz 20 % no ES kopējā budžeta veltīt ar rīcību klimata politikas jomā saistītiem tēriņiem.” Enerģētikas jomā vairāk nekā 50 % EISI enerģētikas budžeta tika atvēlēti elektroenerģijas pārvadei un viedajiem energotīkliem, tādējādi veicinot enerģētikas pārkārtošanu.*
- *“Telekomunikāciju nozarē, tā kā EISI pievēršas gan sabiedriskas nozīmes digitālajiem pārrobežu pakalpojumiem, gan komunikācijas un datošanas infrastruktūrai, programma ir izrādījusies ļoti ietekmīga ES digitālā vienotā tirgus mērķu sasniegšanā, dodot iedzīvotājiem un uzņēmumiem iespēju saņemt augstas kvalitātes digitālos pakalpojumus visā Eiropā. EISI ir palīdzējis izstrādāt un ieviest kopīgus politikas virzienus, kuru mērķis ir risināt sabiedrības problēmas, tostarp pievērsties veselības aprūpes digitalizācijai, kibersdrošībai un valdības digitalizācijai. Tomēr resursu ierobežojumu dēļ ar telekomunikāciju jomas EISI finansējumu varēja atbalstīt tikai pašus pirmos soļus ceļā uz pilnīgu pārrobežu digitālo infrastruktūru sabiedriskas nozīmes jomās.”* Ņemot vērā ierobežoto budžetu, kas EISI ietvaros piešķirts platjoslas infrastruktūrai, attiecībā pret ieguldījumu trūkuma apjomu, programma bija jāīsteno inovatīvā veidā un maksimāli palielinot sviras efektu, lai nodrošinātu efektivitāti. Tomēr speciālo finanšu instrumentu sarežģītās struktūras dēļ pašreizējie ieguldījumi sniegs taustāmu rezultātu tikai vēlākā programmas īstenošanas posmā.
- *“EISI ir arī veicis izmēģinājumus pārrobežu sinerģijas jomā, bet tā darbību ierobežo pašreizējā tiesiskajā regulējumā / budžeta satvarā noteiktie ierobežojumi. Nozaru politikas pamatnostādnes un EISI būtu jāpadara elastīgāki, lai atvieglotu sinerģijas radīšanu un varētu efektīvāk reaģēt uz tehnoloģiju jaunievedumiem un jaunām prioritātēm, piemēram, digitalizāciju, vienlaikus paātrinot dekarbonizāciju un pievērsties kopējiem sabiedrības problēmjautājumiem, piemēram, kibersdrošībai.*
- *Lai pabeigtu ES politikas prioritātēs aprakstīto TEN, joprojām būs vajadzīgi milzīgi ieguldījumi, kas daļēji būs atkarīgi no tā, vai tiks turpināts ES atbalsts. Ņemot vērā EISI apjomu, pašlaik var pievērsties tikai dažām no konstatētajām tirgus kļūdām visās trīs nozarēs. Tāpēc pastāv iespēja piesaistīt papildu ieguldījumus no publiskā un privātā sektora, ja tiktu darīts pieejams papildu ES budžets tirgus kļūdu novēršanai.”*

Priekšlikums padarīt pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā par tiesīgu saņemt EISI finansējumu ir pamatots ar attiecīgiem secinājumiem Atjaunojamo energoresursu direktīvas 2016. gada REFIT izvērtējumā¹³.

• **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

2018. gada 10. janvārī tika sāкта sabiedriskā apspriešana tiešsaistē, kuru organizēja kā daļu no vairākām sabiedriskām apspriešanām par visu ES nākotnes finansējuma apjomu un kura norisinājās astoņas nedēļas līdz 2018. gada 9. martam. Lai gan sabiedriskās apspriešanas temats bija stratēģiskais infrastruktūras finansējums (ietverot EISI, *Galileo* un *ITER*), vairāk nekā 96 % atbilžu attiecās uz EISI.

Kopumā ieinteresētās personas atkārtoti izteica atbalstu EISI programmai un uzsvēra tās nozīmīgo lomu ES mērķu sasniegšanā tādās jomās kā *TEN* pabeigšana, ekonomikas izaugsmes un darbvietu veicināšana visā ES un pāreja uz mazoglekļa un klimatnoturīgu

¹³

SWD (2016) 416.

ekonomiku un sabiedrību. Ieinteresētās personas norādīja, ka jaunajai programmai jābūt vēl elastīgākai, lai sekmētu papildu sinerģiju šajās trīs nozarēs.

Transporta nozari pārstāvošie respondenti uzsvēra EISI nozīmīgumu pārrobežu projektu veicināšanā, kā arī vājo punktu novēršanā un savienojumu veidošanā iztrūkstošajos posmos.

No enerģētikas pārstāvjiem saņemtajās atbildēs lielā mērā tika atkārtoti apliecināts EISI būtiskais ieguldījums Eiropas energoinfrastruktūras tīkla pabeigšanā un — plašākā nozīmē — enerģētikas savienības mērķu sasniegšanā, kas sniedz būtiskus ieguvumus visiem Eiropas iedzīvotājiem, kā vienu no sarežģītajiem nākotnes uzdevumiem minot pāreju uz mazoglekļa ekonomiku.

Ieinteresētās personas aicināja palielināt budžetu, lai paātrinātu enerģētikas un transporta nozares dekarbonizāciju un digitalizāciju, vienlaikus palielinot savienotību visā ES.

Digitālo nozari pārstāvošie respondenti uzsver platjoslas savienotības kā ekonomikas un sociālās attīstības stimula būtisko lomu sabiedrībā un nozarēs. Lai palielinātu ES konkurētspēju, tie aicināja palielināt ieguldījumus savienotībā un 5G pieejamības nodrošināšanā, kas palīdzētu uzlabot ekonomikas sniegumu, radītu darbvietas ES un veicinātu kvalitatīvas pārmaiņas virzībā uz digitālu sabiedrību.

Tajā pašā laikā ieinteresētās personas sniedza noderīgu atgriezenisko saiti par jomām, kas ir vēl jāuzlabo vai jāattīsta. Tas ir sīkāk izklāstīts apspriešanās ziņojumam pievienotā ietekmes novērtējuma 2. pielikumā.

• **Ietekmes novērtējums**

Komisijas priekšlikuma pamatā ir ietekmes novērtējums (IN), kas iesniegts Regulējuma kontroles padomei 2018. gada 21. martā un par ko minētā padome sniedza pozitīvu atzinumu (ats. numurs “MFF–CEF”) ar atrunām. Padome jo īpaši ieteica precizēt programmas uzraudzības un izvērtēšanas kārtības aprakstu, labāk paskaidrot saskaņotību ar citām ES programmām un sīkāk izskaidrot, kā programmas darbības jomas paplašināšana nostiprina EISI pārrobežu raksturu. Padomes atzinumā sniegtie ieteikumi ir atspoguļoti IN ziņojuma¹⁴ galīgajā redakcijā.

Atbilstoši vispārējai pieejai, ko izmanto visiem ar daudzgadu finanšu shēmām (DFS) saistītajiem ietekmes novērtējumiem, IN par EISI koncentrējās uz tiesību akta priekšlikumā paredzētajām izmaiņām un politikas izvēlēm. Ziņojumā jo īpaši tika paskaidrota EISI programmas struktūra un prioritātes attiecībā uz ierosināto programmas turpināšanu, kā arī izvērtētas visoptimālākās īstenošanas iespējas. IN ziņojumā tika izmantotas saistītā ar pašreizējo EISI gūtās atziņas un pieredze, kā galveno datu avotu izmantojot neseno EISI vidusposma novērtējumu (papildus rezultātiem, kas gūti atklātajā sabiedriskajā apspriešanās, kuru organizēja kā daļu no vairākām sabiedriskām apspriešanām par visu ES nākotnes finansējuma apjomu, un rezultātiem, kas gūti mērķtiecīgākā viedokļu apmaiņā ar ieinteresētajām personām attiecībā uz sinerģiju un atjaunojamo energoresuru enerģiju).

Izmantojot gūtās atziņas un ņemot vērā jaunās problēmas un norises (jo īpaši digitālajā nozarē), tika novērtēts, vai programmas turpināšanai ir vajadzīga mērķu pielāgošana. Tika izklāstītas paredzamās problēmas saistībā ar jauno EISI programmu, un veikts novērtējums par to, kā EISI varētu sasniegt DFS kopīgos mērķus — vienkāršošana, lielāks elastīgums un uzlabota veiktspēja. Tika plašāk apspriesta jaunās programmas struktūra un prioritātes, saskaņošana ar pašreizējo EISI, kā arī plānotais īstenošanas mehānisms, izvērtējot, cik efektīvi programma sasniegs noteiktos mērķus. Tika novērtētas alternatīvas īstenošanas

¹⁴ Izmaiņas ietekmes novērtējumā, kas izdarītas pēc Padomes atzinuma, ir norādītas IA 1. pielikumā.

iespējas, jo īpaši attiecībā uz programmas intervences jomas paplašināšanu, gan digitālajā pīlārā, gan pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.

IN arī tika aplūkotas iespējas un spējas nostiprināt sinerģiju starp programmas aptvertajām nozarēm. Tajā īpaši novērtēta iespēja pieņemt kopīgas darba programmas, kas aptver konkrētas vairāku nozaru prioritātes, un tādu šķēršļu likvidēšana, kuri ir kavējuši sinerģiju attiecīgajā periodā, jo īpaši attiecībā uz attiecināmības noteikumiem.

Komisijas priekšlikums precīzi atbilst novērtējumā norādītajai vēlamajai politikas iespējai.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Komisijas vispārējo vienkāršošanas pasākumu ietvaros daudzgadu finanšu shēmā (DFS) laikposmam pēc 2020. gada vienkāršošanas centieni kopumā ietekmēs EISI programmas īstenošanu. Nākamās DFS sagatavošanu Komisija sāka, 2017. gada martā publicējot Balto grāmatu par Eiropas nākotni. Nākamie soļi bija Pārdomu dokumenta par ES finanšu nākotni publicēšana 2017. gada jūnijā un pamatnostādnes par vienkāršotiem programmas pamataktiem, ko BUDG ĢD iesniedza 2017. gada novembrī/decembrī. Šā politiskā procesa rezultāti nodrošina lejupējas nostādnes nākamajai DFS un ietekmēs to, kāds būs EISI plānošanas periods laikposmam pēc 2020. gada.

Atbilstoši iepriekš izklāstītajām horizontālajām nostādnēm ir īstenoti vispārēji vienkāršošanas centieni attiecībā uz EISI regulējumu laikposmam pēc 2020. gada. Tas atbilst visām citām finansēšanas programmām un attiecīgi ietekmēs jauno EISI, it īpaši izmaksu iespēju vienkāršošanas, līdzfinansējuma likmju, ieinteresēto personu iesaistes un programmas mērķu izstrādes, uzraudzības un ziņošanas jomā. Tādējādi arī tiks vēl vairāk vienkāršots EISI tiesiskais regulējums, racionalizējot EISI regulējumu un paredzot iespēju deleģēt noteikumus un nosacījumus darba programmām, kas veicinās lielāku sinerģiju starp attiecīgajām trīs nozarēm un ļaus EISI pielāgoties nākotnes vajadzībām.

Programmas vienkāršošana mazinās regulatīvo slogu un atbilstības nodrošināšanas izmaksas programmā iesaistītajām ieinteresējamām personām un tādējādi labvēlīgi ietekmēs ES konkurētspēju attiecīgajās nozarēs. Tas arī radīs papildu digitalizācijas iespējas atbilstoši Labāka regulējuma pamatnostādnēm un saskaņā ar digitālā atbalsta pakalpojumiem, kas jau ir ieviesti programmas īstenošanai (piemēram, TENtec informācijas sistēma).

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Komisijas priekšlikumā par Eiropas infrastruktūras savienības instrumentu ietvertas šādas summas:

Eiropas infrastruktūras savienības instruments (2021-2027) (skaitļi pašreizējās cenās EUR)	
Transports:	30 615 493 000
Ieskaitot:	
Vispārējo budžetu	12 830 000 000
Iemaksas no Kohēzijas fonda:	11 285 493 000
Atbalstu militārajai mobilitātei:	6 500 000 000
Enerģētika	8 650 000 000
Digitālā nozare	3 000 000 000
Kopā	42 265 493 000

Nemot vērā pašreizējās EISI programmas īstenošanā gūto pozitīvo pieredzi, Komisija ierosina turpināt jaunās programmas īstenošanu visās trīs EISI nozarēs, izmantojot tiešu pārvaldību, ko īsteno Eiropas Komisija un Inovācijas un tīklu izpildaģentūra (INEA).

Kā sīki izklāstīts tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā, no ierosinātā budžeta tiks segti visi programmas īstenošanai vajadzīgie darbības izdevumi, kā arī cilvēkresursu izmaksas un citi administratīvie izdevumi saistībā ar programmas pārvaldību.

5. CITI ELEMENTI

• **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un pārskatu sniegšanas kārtība**

Programmas īstenošana tiks deleģēta INEA, izņemot konkrētas programmas atbalsta darbības, ko tieši pārvaldīs atbildīgie ĢD.

Vidusposma novērtējumā¹⁵ par pašreizējo EISI 2014.–2020. gadam ir norādīts, ka “dotāciju tiešā pārvaldība ar spēcīgu projektu plūsmu, konkursa veida atlases procesu, vērstību uz ES politikas mērķiem, saskaņotu īstenošanu un dalībvalstu pilnvērtīgu iesaisti ir izrādījušies ļoti efektīva. Izpildaģentūra INEA ir guvusi ļoti labus rezultātus EISI finansiālajā pārvaldībā un budžeta optimizēšanā, un tas ir bijis iespējams jo īpaši tāpēc, ka tā ir pietiekami elastīga, lai ātri pārvirzītu noteiktās darbībās neiztērēto naudu jaunu darbību finansēšanai.”

Tādējādi tiek ierosināts saglabāt pašreizējo īstenošanas mehānismu. Tomēr tiks ieviesti uzlabojumi attiecībā uz vienkāršošanu un elastīgumu.

Salīdzinot ar EISI 2014.–2020. gadam, tiks ieviests vienkāršāks, bet noturīgāks darbības rezultātu satvars, lai pārraudzītu programmas mērķu sasniegšanu un tās ieguldījumu ES politikas mērķu īstenošanā. Rādītāji programmas īstenošanas un norises uzraudzībai jo īpaši attieksies uz:

- efektīviem un savstarpēji savienotiem tīkliem un infrastruktūru gudrai, ilgtspējīgai, iekļaujošai un drošai mobilitātei, kā arī pielāgošanu militārās mobilitātes prasībām;
- ieguldījumu tirgu savstarpējā savienotībā un integrācijā, energoapgādes drošībā un ilgtspējīgā attīstībā, radot labvēlīgus nosacījumus dekarbonizācijai; ieguldījumu pārrobežu sadarbībā atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā;
- ieguldījumu digitālās savienotības infrastruktūras izvēršanā visā Eiropas Savienībā.

INEA apkopos vajadzīgos datus atbalstīto darbību īstenošanas un izvērtēšanas gaitā. Šajā nolūkā dotācijas pieteikuma iesniegšanas nosacījumos un dotācijas nolīguma paraugā tiks ietvertas samērīgas prasības pieteikuma iesniedzējiem un dotācijas saņēmējiem sniegt vajadzīgos datus.

Komisija veiks programmas starpposma novērtējumu un *ex-post* novērtējumu par programmas efektivitāti, lietderību, atbilstību, saskanību un pievienoto vērtību atbilstoši Finanšu regulas 34. panta 3. punktam.

Komisija paziņos Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai novērtējumu rezultātus kopā ar tās apsvērumiem.

• **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pants — Priekšmets

¹⁵ COM(2018) 66

Šajā pantā ir izklāstīts regulas priekšmets, proti, EISI izveide.

2. pants — Definīcijas

Šajā pantā ir sniegtas ar regulu saistītās definīcijas.

3. pants — Mērķi

Šajā pantā ir noteikts programmas vispārējais mērķis, īpaši uzsverot sinerģiju starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari, un īpašie mērķi katrai nozarei.

4. pants — Budžets

Šajā pantā ir izklāstīts programmas kopējais budžets. Budžets ir sadalīts transporta nozarei (ieskaitot pārskaitījumu no Kohēzijas fonda un atbalstu militārai mobilitātei no aizsardzības kopas), enerģētikas un digitālajai nozarei.

Šajā pantā ir ietverts noteikums par visu to vajadzīgo izdevumu segšanu, kuri saistīti ar sagatavošanās, uzraudzības, kontroles, revīzijas izvērtēšanas un citām darbībām, vajadzīgajiem pētījumiem, ekspertu sanāksmēm, korporatīviem IT rīkiem un jebkādu citu tehnisku vai administratīvu palīdzību, kas vajadzīga saistībā ar programmas pārvaldību.

Šajā pantā ir arī noteikts, ka pirmajām darba programmām darbību izdevumi var būt attiecināmie izdevumi, sākot no 2021. gada 1. janvāra.

Šajā pantā ir stigrī noteikts, ka attiecībā uz Kohēzijas fonda pārskaitījumu transporta nozarē piešķirumi dalībvalstīm veidos 70 % no kopējā pārskaitījuma, un tas tiks ievērots līdz 2023. gada 31. decembrim. Turklāt tajā noteikts, ka dalībvalstis var pieprasīt, lai līdzekļus, kas tām piešķirti dalītā pārvaldībā, varētu nodot EISI.

5. pants — Programmas asociētās trešās valstis

Šajā pantā ir paredzēti nosacījumi par to, kuras trešās valstis var piedalīties programmā.

6. pants — Īstenošana un ES finansējuma veidi

Šajā pantā ir noteikts EISI pārvaldības režīms, proti, tiešā pārvaldība, un jo īpaši dotāciju un iepirkuma veids, kā arī finansējuma apvienošanas darbību finanšu instrumentu veids. Programmas īstenošanu var deleģēt izpildaģentūrai.

7. pants — Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā

Šis pants attiecas uz pārrobežu projektu identificēšanu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā un uz konkrētajiem atbilstības kritērijiem, ko piemēro šādiem projektiem.

8. pants — Kopīgu interešu projekti digitālās savienotības infrastruktūras jomā

Šis pants attiecas uz digitālās savienotības infrastruktūras kopīgu interešu projektu identificēšanu un uz konkrētajiem atbilstības un prioritātes piešķiršanas kritērijiem, kas piemērojami, ņemot vērā to atbalstīšanu visā programmā.

9. pants — Atbilstīgās darbības

Šajā pantā ir izklāstītas katram īpašajam mērķim atbilstīgās darbības, saistībā ar kurām var saņemt finansiālu atbalstu atbilstoši regulai.

Šajā pantā ir ietverts noteikums, kas paredz elastīgu pieeju attiecībā uz darbībām, kuras papildus tam, ka ir vērstas uz īpašu programmas mērķi, arī veicina sinerģiju starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari.

10. pants — Sinerģija

Šajā pantā izklāstīti noteikumi, ko piemēro tām sinerģijas darbībām Programmas nozarēs, kuras īsteno ar starpnozaru darba programmām vai darbības papildelementu līdzfinansēšanu, ar nosacījumu, ka tiek izpildīti šajā pantā paredzētie nosacījumi.

11. pants — Atbilstīgās struktūras

Šajā pantā ir izklāstīti kritēriji, saskaņā ar kuriem personas un struktūras var uzskatīt par atbilstīgām programmas nolūkos. Tajā paredzēts, ka darba programmās var paredzēt konkrētus nosacījumus, piemēram dalībvalstu nolīgumus.

12. pants — Dotācijas

Šajā pantā ir noteikts, ka EISI dotācijas tiks piešķirtas un pārvaldītas atbilstoši Finanšu regulai.

13. pants — Piešķiršanas kritēriji

Šajā pantā noteikta kopīga atsauce trim nozarēm saistībā ar piešķiršanas kritērijiem, ko izmanto priekšlikuma novērtēšanā.

Ar minēto pantu tiek ieviestas īpašas prasības, kas ļauj labāk ņemt vērā “koridora pieeju” satiksmes nozarē, jo īpaši — attiecīgā gadījumā — “koridoru darba plānus” un īstenošanas aktus atbilstoši Regulas (ES) Nr. 1315/2013 47. pantam un atbildīgā Eiropas koordinatora atzinumu atbilstoši minētās regulas 45. panta 8. punktam.

14. pants — Līdzfinansējuma likmes

Šajā pantā noteiktas katras nozares maksimālās līdzfinansējuma likmes. Tajā paredzētas arī maksimālās līdzfinansējuma likmes starpnozaru darba programmām, kurās, lai veicinātu sinerģiju, ietverta vairāk nekā viena nozare.

Pantā ir arī noteikta atkāpe saistībā ar summām, ko pārskaita no Kohēzijas fonda.

15. pants – Attiecināmās izmaksas

Šis pants paredz attiecināmo izmaksu kritērijus, kas ir piemērojami papildus Finanšu regulas 186. pantā noteiktajiem kritērijiem.

16. pants — Dotāciju kombinēšana ar citiem finansējuma avotiem

Šajā pantā nodrošināta iespēja izmantot dotācijas kombinācijā ar finansējumu no Eiropas investīciju bankas vai valsts attīstību veicinošām bankām, vai citām attīstības un publiskām finanšu iestādēm, kā arī no privātā sektora finanšu iestādēm un investoriem, tostarp publiskām un privātām partnerībām.

17. pants — Dotāciju samazināšana vai izbeigšana

Lai nodrošinātu finanšu pareizu pārvaldību un mazinātu riskus, kas saistīti ar būtiskiem kavējumiem, kuri ir iespējami lielos infrastruktūras projektos, šis pants paredz nosacījumus dotāciju samazināšanai vai izbeigšanai. Tas nosaka, ka dotācijas var samazināt vai izbeigt, ja darbība nav sāktā viena gada laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma vai ja pēc darbības gaitas izvērtēšanas tiek konstatēts, ka darbības īstenošana ir tik būtiski aizkavēta, ka tās mērķi, visticamāk, netiks sasniegti.

18. pants — Kumulatīvs, papildinošs un kombinēts finansējums

Šis pants nodrošina, ka par darbību, par kuru saņemts ieguldījums atbilstoši programmai, var saņemt arī ieguldījumu no jebkuras citas Savienības programmas, ar nosacījumu, ka no šādiem ieguldījumiem netiek segtas vienas un tās pašas izmaksas.

Pantā paredzēta iespēja darbībai, kura ir pozitīvi novērtēta saskaņā ar EISI, bet kura nesaņem finansējumu budžeta ierobežojumu dēļ, saņemt finansējumu no Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) vai Kohēzijas fonda.

19. pants — Darba programmas

Šis pants nosaka, ka programma tiks īstenota, Komisijai pieņemot darba programmas īstenošanas akta veidā saskaņā ar pārbaudes procedūru.

20. pants — Uzraudzība un ziņošana

Šis pants nosaka atsauci uz pielikumu, kurā ir minēti rādītāji EISI programmas uzraudzībai. Pants paredz, ka minētos rādītājus var grozīt, pieņemot deleģētu aktu. Turklāt tiks izstrādāta uzraudzības un izvērtēšanas sistēma, ar kuru varēs novērtēt programmas virzību uz mērķu sasniegšanu.

21. pants — Izvērtēšana

Šis pants nosaka, ka Komisijai ir jāveic programmas starpposma novērtējums un *ex-post* novērtējums un jāpaziņo novērtējumu secinājumi kopā ar tās apsvērumiem Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai.

22. pants — Komiteju procedūra

Ar šo pantu tiek izveidota EISI koordinācijas komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē. Pantā ir precizēts, ka piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantā paredzēto pārbaudes procedūru.

23. pants — Deleģēti akti

Šis pants ļauj Komisijai pieņemt deleģētus aktus saistībā ar pielikuma I, II, III, IV un V daļu.

24. pants — Deleģēšana

Šis pants paredz standarta noteikumus par pilnvaru deleģēšanu.

25. pants — Informācija, saziņa un publicitāte

Šis pants nosaka EISI finansējuma saņēmēju pienākumu nodrošināt ES finansējuma pamanāmību attiecībā uz to darbībām, kā arī Komisijas pienākumu īstenot saziņu par EISI darbībām un rezultātiem.

26. pants — Savienības finanšu interešu aizsardzība

Šis pants ir saistīts ar Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) un Eiropas Revīzijas palātas kompetenci attiecībā uz ar Programmu asociētajām trešām valstīm.

27. pants — Atcelšana un pārejas noteikumi

Ar šo pantu atceļ iepriekšējo EISI regulu (Regulu (ES) Nr. 1316/2013) un Regulu (ES) Nr. 283/2014 par pamatnostādnēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā.

Šajā pantā ir arī ietverti pārejas noteikumi, kas attiecas uz EISI darbībām un tehnisku un administratīvu palīdzību.

28. pants — Stāšanās spēkā

Šis pants nosaka, ka regulu piemēro no 2021. gada 1. janvāra.

Pielikums — I daļa — Rādītāji

Šajā pielikuma daļā ir noteikti rādītāji, ko izmanto, lai uzraudzītu programmas īstenošanas norisi attiecībā pret tās vispārējo mērķi un īpašajiem mērķiem.

Pielikums — II daļa — Transporta nozares indikatīvās procentuālās daļas

Šajā pielikuma daļā ir norādīti indikatīvās procentuālās daļas budžeta līdzekļu sadalei transporta nozarē.

Pielikums — III daļa — Transporta pamattīkla koridori un iepriekš definēti posmi; iepriekš definēti posmi visaptverošajā tīklā

Šajā pielikuma daļā ir definēta pamattīkla koridoru pielāgošana, ietverot iepriekš definētos to posmus, un sniegts indikatīvs visaptverošā tīkla pārrobežu posmu uzskaitījums.

Pielikums — IV daļa — Pārrobežu projektu identificēšana atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā

Šajā pielikuma daļā ir noteikti kritēriji un procedūra, kas izmantojama, lai identificētu pārrobežu projektus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.

Pielikums — V daļa — Digitālās savienotības infrastruktūras kopīgu interešu projekti

Šajā pielikuma daļā ir sniegts indikatīvs iepriekš definētu digitālās savienotības infrastruktūras kopīgu interešu projektu uzskaitījums.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulu (ES)
Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. un 194. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Lai sasniegtu gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi un sekmētu darbvietu radīšanu, Savienībai ir vajadzīga mūsdienīga un efektīva infrastruktūra transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē, lai palīdzētu savienot un integrēt Savienību un visus tās reģionus. Minētajiem savienojumiem būtu jāpalīdz uzlabot personu brīvu pārvietošanos un preču, kapitāla un pakalpojumu brīvu apriti. Eiropas komunikāciju tīkliem būtu jāatvieglo pārrobežu savienojumi, jāsekmē lielāka ekonomiskā, sociālā un teritoriālā kohēzija un jāsniedz ieguldījums konkurētspējīgākā sociālajā tirgus ekonomikā un klimata pārmaiņu apkarošanā.
- (2) Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ("Programma") mērķis ir paātrināt ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklos un piesaistīt publiskā un privātā sektora finansējumu, vienlaikus palielinot juridisko noteiktību un ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Programmai būtu jārada iespēja pilnībā izmantot sinerģiju starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari, tādējādi stiprinot Savienības darbības efektivitāti un ļaujot optimizēt īstenošanas izmaksas.
- (3) Programmai būtu jāizvirza mērķis atbalstīt ar klimata pārmaiņām saistītus, ekoloģiski un sociāli ilgtspējīgus projektus un — attiecīgā gadījumā — darbības, kas saistītas ar klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos tām. Īpaši būtu jānostiprina Programmas ieguldījums Parīzes nolīguma mērķu un uzdevumu, kā arī klimata un enerģētikas jomā ierosināto 2030. gada mērķu sasniegšanā un ilgtermiņa dekarbonizācijas mērķu jomā.

¹ OV C, , . lpp.

² OV C, , . lpp.

- (4) Atspoguļojot to, cik svarīgi ir risināt klimata pārmaiņu problemātiku, saskaņā ar ES apņemšanos īstenot Parīzes nolīgumu un ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus šai regulai būtu jāpalīdz integrēt rīcību klimata politikas jomā un sasniegt to, ka 25 % no visa ES budžeta tiek tērēti klimata mērķiem³. Sagaidāms, ka saskaņā ar šo programmu veiktie pasākumi veidos 60 % no Programmas kopējā finansējuma klimata mērķiem, pamatojoties citās starpā uz šādiem Rio politikas rādītājiem: i) 100 % izdevumiem, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, alternatīvajām degvielām, mazākpiesārņojoša pilsētu transporta, elektropārvadi, elektroenerģijas uzglabāšanu, viedo energotīklu, CO₂ transportēšanu un atjaunojamo energoresursu enerģiju; ii) 40 % iekšzemes ūdeņiem un multimodalājiem pārvadājumiem, un gāzes infrastruktūrai, ja tā palielina atjaunojamā ūdeņraža un biometāna izmantošanu. Sagatavojot un īstenojot programmu, tiks apzinātas attiecīgās darbības, un tās tiks atkārtoti izvērtētas attiecīgajos novērtējumu un pārskatīšanas procesos. Lai novērstu to, ka infrastruktūra nav pasargāta no ilgtermiņa klimata pārmaiņu ietekmes, un nodrošinātu, ka ar projektu saistīto siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas ir iekļautas projekta ekonomiskā aspekta izvērtēšanā, ar šo programmu atbalstītajiem lielajiem projektiem attiecīgā gadījumā būtu jāpanāk klimatgatavība, ievērojot norādījumus, ko Komisijai būtu jāizstrādā, saskaņojot tos ar norādījumiem, kuri izstrādāti citām Savienības programmām.
- (5) Lai izpildītu ziņošanas pienākumus, kas noteikti 11. panta c) punktā Direktīvā 2016/2284/ES par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK, attiecībā uz Savienības līdzekļu izmantošanu nolūkā atbalstīt pasākumus, ko veic, lai īstenotu šīs direktīvas mērķus, būtu jāizseko izdevumiem, kuri ir saistīti ar emisiju vai gaisu piesārņojošo vielu samazināšanu saskaņā ar minēto direktīvu.
- (6) Svarīgs šīs programmas uzdevums ir palielināt sinerģiju starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari. Šajā nolūkā Programmā būtu jāparedz tādu starpnozaru darba programmu pieņemšana, ar kurām varētu pievērsties īpašām intervences jomām, piemēram, attiecībā uz savienotu un automatizētu mobilitāti vai alternatīvajām degvielām. Turklāt katrā nozarē Programmai būtu jāparedz iespēja atzīt par atbilstīgiem dažus papildu elementus, kas saistīti ar citu nozari, ja šāda pieeja uzlabo ieguldījumu sociālekonomisko ieguvumu. Būtu jāstimulē sinerģija starp nozarēm, nosakot dotācijas piešķiršanas kritērijus darbību atļasei.
- (7) Pamatnostādnēs par Eiropas Transporta tīklu *TEN-T*, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013⁴ ("*TEN-T* pamatnostādnes"), ir noteikta *TEN-T* infrastruktūra, paredzētas prasības, kurām tai jāatbilst, un paredzēti pasākumi pamatnostādņu īstenošanai. Minētajās pamatnostādnēs īpaši paredzēts, ka pamattīkls tiks pabeigts līdz 2030. gadam, izveidojot jaunu infrastruktūru, kā arī būtiski modernizējot un atjaunojot esošo infrastruktūru.
- (8) Lai sasniegtu *TEN-T* pamatnostādnēs noteiktos mērķus, ir prioritāri jāatbalsta pārrobežu savienojumi un iztrūkstošo savienojumu izveide un attiecīgos gadījumos jānodrošina, ka atbalstītās darbības atbilst koridoru darba plāniem, kas izveidoti

³ COM(2018) 321, 13. lpp.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

atbilstoši Regulas (ES) Nr. 1315/2013 47. pantam, un vispārējai tīkla attīstībai veikspējas un sadarbības ziņā.

- (9) Lai atspoguļotu pieaugošās transporta plūsmas un tīkla attīstību, būtu jāveic pamattīkla koridoru un iepriekš definēto posmu pielāgošana. Minētajiem pielāgojumiem vajadzētu būt proporcionāliem, lai saglabātu koridora attīstības un koordinēšanas konsekveni un iedarbīgumu. Tāpēc pamattīkla koridoru garums būtu jāpalielina par vairāk nekā 15 %.
- (10) Ir jāveicina ieguldījumi, kas atbalsta gudru, ilgtspējīgu, iekļaujošu un drošu mobilitāti visā Savienībā. Komisija 2017. gadā nāca klajā ar paziņojumu “Eiropa kustībā”⁵ — plašu iniciatīvu kopumu, kas uzlabos satiksmes drošību, veicinās ceļu maksas sistēmu popularitāti, mazinās CO₂ emisijas, gaisa piesārņojumu un satiksmes pārslodzi, popularizēs savienotu un autonomu mobilitāti un nodrošinās darbiniekiem pienācīgus darba apstākļus un atpūtas laiku. Šīm iniciatīvām būtu jāpiešķir Savienības finansiālais atbalsts ar šīs programmas starpniecību, ja tas nepieciešams.
- (11) *TEN-T* pamatnostādņēs attiecībā uz jaunām tehnoloģijām un inovāciju ir prasīts, lai *TEN-T* veicinātu visu transporta veidu dekarbonizāciju, stimulējot energoefektivitāti, kā arī alternatīvo degvielu izmantošanu. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES⁶ ir izveidota vienota pasākumu sistēma alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai Savienībā, lai līdz minimumam samazinātu transporta atkarību no naftas un mazinātu transporta ietekmi uz vidi, un direktīvā ir noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2025. gada 31. decembrim jānodrošina publiski pieejami uzlādes un uzpildes punkti. Kā izklāstīts Komisijas 2017. gada novembra priekšlikumos⁷, ja tirgus apstākļi nerada pietiekamu stimulu, ir vajadzīgs visaptverošs pasākumu kopums, lai veicinātu mazemisiju mobilitāti, tostarp finansiāls atbalsts.
- (12) Komisija sava paziņojuma “Mobilitāte Eiropai: droša, savienota un tīra”⁸ kontekstā uzsvēra, ka automatizēti transportlīdzekļi un progresīvas savienotības sistēmas transportlīdzekļus padarīs drošākus, ar tiem būs vieglāk dalīties un tie būs vieglāk pieejami iedzīvotājiem, tostarp tiem, kuriem mobilitātes pakalpojumi šobrīd nav pieejami, piemēram, veci cilvēki un invalīdi. Šajā sakarā Komisija ierosināja arī “ES stratēģisku rīcības plānu par ceļu satiksmes drošību” un pārskatīt Direktīvu 2008/096 par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību.
- (13) Lai uzlabotu transporta projektu pabeigšanu mazāk attīstītās tīkla daļās, Kohēzijas fonda piešķirums būtu jāpārskaita Programmai, lai finansētu transporta projektus dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda. Sākotnējā posmā, ievērojot ierobežojumu, kas ir 70 % no pārskaitītā budžeta, finansējuma saņemšanai atbilstīgo projektu atlasē būtu jāņem vērā Kohēzijas fonda piešķirumi dalībvalstīm. Atlikušie 30 % no pārskaitītā budžeta konkursa kārtībā būtu jāpiešķir projektiem, ko īsteno dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, piešķirot prioritāti pārrobežu savienojumiem un trūkstošo savienojumu izveidei. Komisijai būtu jāatbalsta dalībvalstis, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, to pūlēs

⁵ Komisijas paziņojums “Eiropa kustībā — programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem” (COM(2017) 283).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/EK par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

⁷ Komisijas paziņojums “Mazemisijas mobilitātes nodrošināšana — Eiropas Savienība, kas aizsargā planētu, stiprina patērētāju tiesības un sargā savu rūpniecību un strādniekus” (COM(2017) 675).

⁸ COM(2018) 293

sagatavot piemērotu projektu sarakstu, jo īpaši stiprinot attiecīgo valsts pārvaldes iestāžu institucionālo spēju.

- (14) Ievērojot 2017. gada novembra Kopīgo paziņojumu par militārās mobilitātes uzlabošanu Eiropas Savienībā⁹, Militārās mobilitātes rīcības plānā, ko 2018. gada 28. martā pieņēma Komisija un Savienības Augstā pārstāve ārlietās un drošības politikas jautājumos¹⁰, bija uzsvērts, ka transporta infrastruktūras politika rada izdevību uzlabot sinerģiju starp aizsardzības vajadzībām un *TEN-T*. Rīcības plānā ir paredzēts, ka līdz 2018. gada vidum Padome ir aicināta apsvērt un validēt militārās prasības saistībā ar transporta infrastruktūru un ka līdz 2019. gadam Komisijas dienesti norādīs tās Eiropas Transporta tīkla daļas, kas ir piemērotas militārajam transportam, tostarp esošai infrastruktūrai nepieciešamos uzlabojumus. Savienības finansējums divējāda lietojuma projektu īstenošanai būtu jāizmanto ar programmas starpniecību, pamatojoties uz īpašām darba programmām, kurās norādītas piemērojamās prasības, kas noteiktas rīcības plāna kontekstā.
- (15) Savā paziņojumā “Stiprāka un atjaunota stratēģiskā partnerība ar ES tālākajiem reģioniem”¹¹ Komisija uzsvēra tālāko reģionu īpašās transporta vajadzības un vajadzību nodrošināt Savienības atbalstu minēto vajadzību saskaņošanai, tostarp ar Programmas starpniecību.
- (16) Ņemot vērā būtiskās ieguldījumu vajadzības, lai virzītos uz *TEN-T* pamattīkla pabeigšanu līdz 2030. gadam (tiek lēstas 350 miljardu EUR apmērā laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam) un *TEN-T* visaptverošā tīkla pabeigšanu līdz 2050. gadam, kā arī dekarbonizācijas, digitalizācijas un pilsētattīstības ieguldījumu vajadzības (tiek lēstas 700 miljardu EUR apmērā laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam), ir saprātīgi izmantot dažādās ES finansēšanas programmas un instrumentus pēc iespējas efektīvāk un tādējādi palielināt Savienības atbalstīto ieguldījumu pievienoto vērtību. Tas tiktu panākts ar racionalizētu ieguldījumu procesu, nodrošinot redzamību transporta jomas plānošanā un saskaņotību attiecīgajās Savienības programmās, proti, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā, Eiropas Reģionālās attīstības fondā (ERAF), Kohēzijas fondā un *InvestEU*. Īpašu vajadzību gadījumā būtu jāņem vērā veicinošie nosacījumi, kas uzskaitīti IV pielikumā Regulā (ES) XXX [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu *Plus*, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma un migrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Robežu pārvaldības un vīzu instrumentu].
- (17) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 347/2013¹² ir noteiktas Eiropas energoinfrastruktūras prioritātes, kas jāīsteno, lai sasniegtu Savienības enerģētikas un klimata politikas mērķus, un paredzēti noteikumi, lai identificētu kopīgu interešu projektus, kas vajadzīgi, lai īstenotu noteiktās prioritātes, un izklāstīti pasākumi atļauju piešķiršanas, sabiedrības iesaistīšanas un regulējuma jomā, lai paātrinātu un/vai

⁹ JOIN(2017) 41.

¹⁰ JOIN(2018) 5.

¹¹ COM(2017) 623.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. aprīļa Regula (ES) Nr. 347/2013, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 (OV L 115, 25.4.2013., 39. lpp.).

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

- (18) Direktīvā [pārstrādātā Atjaunojamo energoresursu direktīva] ir uzsvērtā vajadzība izveidot veicinošu satvaru, kas ietver Savienības fondu labāku izmantošanu, ar skaidru atsauci uz veicinošām darbībām, lai atbalstītu pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu jomā.
- (19) Lai gan tīkla infrastruktūras pabeigšana joprojām ir prioritāte, kas vajadzīga, lai varētu attīstīt atjaunojamo energoresursu enerģiju, pārrobežu sadarbības integrēšana atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā atspoguļo pieeju, kas pieņemta ar iniciatīvu “Tīru enerģiju ikvienam Eiropā”, ar kopēju atbildību sasniegt vērīgu mērķrādītāju atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā 2030. gadā un mainīto politikas kontekstu ar vērīgiem ilgtermiņa dekarbonizācijas mērķiem.
- (20) Ņemot vērā Savienības dekarbonizācijas rīcības plānu, būtiskas ir inovatīvas infrastruktūras tehnoloģijas, kas veicina pāreju uz mazoglekļa enerģētikas un mobilitātes sistēmām un uzlabo energoapgādes drošību. Komisija, jo īpaši savā 2017. gada 23. novembra Paziņojumā par Eiropas energotīklu nostiprināšanu¹³ uzsvēra, ka elektroenerģija, kuras ražošanā pusi no visa apjoma līdz 2030. gadam veidos atjaunojamo energoresursu enerģija, tiks izmantota par arvien lielāku virzītājspēku to nozaru dekarbonizācijai, kurās līdz šim dominēja fosilais kurināmais, piemēram, transporta, rūpniecības, kā arī siltumapgādes un aukstumapgādes nozarē, tāpēc attiecīgi Eiropas energoinfrastruktūras politikā arvien lielāks uzsvars tiek likts uz elektroenerģijas starpsavienojumiem un elektroenerģijas akumulācijas un viedo energotīklu projektiem. Lai atbalstītu Savienības dekarbonizācijas mērķus, pienācīga vērība un prioritāte jāpiešķir tehnoloģijām un projektiem, kas veicina pāreju uz mazoglekļa ekonomiku. Komisija izvirzīs mērķi palielināt to viedo energotīklu projektu, elektroenerģijas akumulācijas projektu, kā arī oglekļa dioksīda transportēšanas pārrobežu projektu skaitu, kuri atbalstāmi Programmas ietvaros.
- (21) Digitālā vienotā tirgus izveide ir atkarīga no pamatā esošās digitālās savienotības infrastruktūras. Eiropas rūpniecības digitalizācija un, piemēram, transporta, enerģētikas, veselības aprūpes un valsts pārvaldes nozares digitalizācija ir atkarīga no piekļuves uzticamiem, cenas ziņā pieejamiem, augstas un ļoti augstas veiktspējas tīkliem. Digitālā savienotība ir kļuvusi par vienu no būtiskiem faktoriem ekonomisko, sociālo un teritoriālo atšķirību novēršanai, atbalstot vietējās ekonomikas modernizāciju un nodrošinot pamatu saimniecisko darbību dažādošanai. Programmas intervences apmērs digitālās savienotības infrastruktūras jomā būtu jāpielāgo, lai atspoguļotu tās pieaugošo nozīmīgumu ekonomikai un sabiedrībai kopumā. Tāpēc ir jānosaka kopīgu interešu digitālās savienotības projekti, kas ir vajadzīgi, lai sasniegtu Savienības digitālā vienotā tirgus mērķus, un jāatceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 283/2014¹⁴.
- (22) Paziņojumā “Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienojamība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību”¹⁵ (Gigabitu sabiedrības stratēģija) ir izklāstīti stratēģiskie mērķi 2025. gadam, ņemot vērā digitālās savienotības infrastruktūrā veikto

¹³ COM(2017) 718 final.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 11. marta Regula (ES) Nr. 283/2014 par pamatnostādņēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā, ar ko atceļ Lēmumu Nr. 1336/97/EK (OV L 86, 21.3.2014., 14. lpp.).

¹⁵ COM(2016) 587.

ieguldījumu optimizēšanu. Direktīvas (ES) 2018/XXX [Eiropas Elektronisko sakaru kodekss] mērķis cita starpā ir radīt normatīvo vidi, kas stimulē privātos ieguldījumus digitālās savienotības tīklos. Tomēr ir skaidrs, ka izvērstie tīkli joprojām būs komerciāli dzīvotnespējīgi daudzās jomās visā Savienībā dažādu faktoru, piemēram, nošķirtības un teritoriālās/ģeogrāfiskas specifikas, maza iedzīvotāju blīvuma, un dažādu sociālekonomisko faktoru dēļ. Tāpēc Programma būtu jāpielāgo, lai veicinātu to stratēģisko mērķu sasniegšanu, kas noteikti Gigabitu sabiedrības stratēģijā, papildinot sniegto atbalstu ļoti augstas veiktspējas tīklu izvēršanai citās programmās, jo īpaši Eiropas Reģionālās attīstības fondā (ERAF), Kohēzijas fondā un *InvestEU* fondā.

- (23) Lai gan visi digitālās savienotības tīkli, kas savienoti ar internetu, ir Eiropas mēroga tīkli, galvenokārt tāpēc, ka tie nodrošina lietotņu un pakalpojumu darbību, piešķirot atbalstu ar Programmas starpniecību, prioritāte būtu jāpiešķir darbībām, kurām ir vislielākā paredzamā ietekme uz digitālo vienoto tirgu, *inter alia* tās pielāgojot Paziņojumā par Gigabitu sabiedrības stratēģiju noteiktajiem mērķiem, kā arī uz ekonomikas un sabiedrības digitalizēšanos, ņemot vērā novērotās tirgus nepilnības un īstenošanas šķēršļus.
- (24) Skolas, universitātes, bibliotēkas, vietējās, reģionālās vai valsts pārvaldes iestādes, galvenie sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, slimnīcas un medicīnas centri, transporta mezgli un uzņēmumi, kas plaši izmanto digitālās tehnoloģijas, ir struktūras un vietas, kas var izraisīt būtiskas sociālekonomiskās norises teritorijā, kur tās atrodas. Šādiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem jābūt gigabitu savienotības avangardā, lai Eiropas iedzīvotājiem, uzņēmumiem un vietējām kopienām nodrošinātu piekļuvi vislabākajiem pakalpojumiem un lietotnēm. Programmai būtu jāatbalsta gigabitu savienotības pieejamība minētajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, lai maksimāli palielinātu to pozitīvo netiešo ietekmi uz plašāku ekonomiku un sabiedrību, cita starpā palielinot savienotības un pakalpojumu pieprasījumu.
- (25) Turklāt, ņemot vērā *WiFi4EU* iniciatīvas panākumus, Programmai būtu jāturpina atbalstīt bezmaksas, augstas kvalitātes, vietējas bezvadu savienotības nodrošināšanu vietējās sabiedriskās dzīves centros, tostarp struktūrās, kam ir sabiedriska misija, piemēram, publiskās iestādēs un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas struktūrās, kā arī plašai sabiedrībai pieejamās vietās āra apstākļos, lai popularizētu ES digitālo vīziju vietējās kopienās.
- (26) Lai gaidāmie nākamās paaudzes digitālie pakalpojumi, piemēram, lietu interneta pakalpojumi un lietotnes, kas radīs būtiskus ieguvumus dažādām nozarē un sabiedrībai kopumā, būtu dzīvotspējīgi, ir vajadzīgs nepārtraukts pārrobežu pārklājums ar 5G tīkliem, jo īpaši lai lietotājiem un priekšmetiem būtu iespēja saglabāt savienojumu ar internetu, atrodoties kustībā. Tomēr joprojām nav skaidrības par izmaksu dalīšanas scenārijiem saistībā ar 5G izvēršanu minētajās nozarēs, un dažās pamatjomās ir ļoti augsts iespējamās komerciālās izmantošanas risks. Paredzams, ka autoceļu koridori un dzelzceļa savienojumi būs galvenie jauno pirmā posma lietotņu objekti savienotas mobilitātes jomā, tāpēc tie ir būtiski pārrobežu projekti, kas finansējami atbilstoši šai Programmai.
- (27) Nesavienotas teritorijas visos Savienības apgabalos, tostarp centrālajos, ir šaurās vietas un neizmantots potenciāls digitālajam vienotajam tirgum. Lielākajā daļā lauku un attālo apgabalu augstas kvalitātes interneta savienotībai var būt svarīga nozīme digitālās plaisas, izolētības un iedzīvotāju aizplūšanas novēršanā, samazinot gan preču piegādes, gan pakalpojumu sniegšanas izmaksas un daļēji kompensējot nošķirtību.

Augstas kvalitātes interneta savienojums ir nepieciešams jaunām ekonomiskām iespējām, piemēram, precīzām lauksaimniecības metodēm vai bioekonomikas attīstīšanai lauku apgabalos. Programmai būtu jāsekmē ļoti augstas veikspējas fiksēta vai bezvadu interneta pieslēguma nodrošināšana visām Eiropas mājāsaimniecībām gan laukos, gan pilsētās, īpaši koncentrējoties uz tā izvēršanu jomās, kur vērojamas noteikta līmeņa tirgus nepilnības, ko var novērst, izmantojot zemas intensitātes dotācijas. Šajā saistībā Programmai būtu jāizvirza mērķis nodrošināt mājāsaimniecību un teritoriju pilnīgu pārklājumu, jo ir ekonomiski neizdevīgi teritorijā, kurā jau ir pārklājums, trūkumus novērst vēlākā laikā.

- (28) Lai nodrošinātu vajadzīgo redundanci šādai svarīgai infrastruktūrai un palielinātu Savienības digitālo tīklu spēju un noturību, ir jāizvērs elektronisko sakaru pamattīkli, tostarp ar zemūdens kabeļiem, kas savieno Eiropas teritorijas ar trešām valstīm citos kontinentos vai savieno Eiropas salas vai aizjūras teritorijas ar kontinentālo daļu. Tomēr bez valsts atbalsta šādi projekti bieži ir komerciāli dzīvotnespējīgi.
- (29) Ar darbībām, kas veicina kopīgu interešu projektus digitālās savienotības infrastruktūras jomā, ievieš tehnoloģiju, kas ir vispiemērotākā konkrētajam projektam, vienlaikus veidojot līdzsvaru starp progresīvākajām tehnoloģijām datu plūsmas kapacitātes, pārraides drošības, tīkla noturības un izmaksu efektivitātes ziņā, un tās būtu jānosaka par prioritāti darba programmās, ņemot vērā šajā regulā noteiktos kritērijus. Ļoti augstas veikspējas tīklu izvēršanā var ietvert pasīvo infrastruktūru, ņemot vērā to, ka maksimāli jāpalielina sociālekonomiskie, kā arī vides ieguvumi. Visbeidzot, nosakot prioritātes darbībām, ņem vērā iespējamo pozitīvo netiešo ietekmi savienotības ziņā, piemēram, kad izvērsts projekts var uzlabot nākotnē veicamo izvēršanu ekonomisko pamatojumu, veicinot teritoriju un iedzīvotāju pārklājumu apgabalos, kas līdz šim nav bijuši aptverti.
- (30) Savienība ir izstrādājusi pati savu satelītu pozicionēšanas, navigācijas un laikiestates (*PNT*) tehnoloģiju (*EGNOS/Galileo*) un savu Zemes novērošanas sistēmu (*Copernicus*). Gan *EGNOS/Galileo*, gan *Copernicus* piedāvā progresīvus pakalpojumus, kas sniedz svarīgus ekonomiskus ieguvumus sabiedrībai un privātiem lietotājiem. Tāpēc ikvienai transporta, enerģētikas vai digitālai infrastruktūras daļai, kas finansēta ar Programmu un kurā izmantoti *PNT* vai Zemes novērošanas pakalpojumi, vajadzētu būt tehniski saderīgai ar *EGNOS/Galileo* un *Copernicus*.
- (31) Saskaņā ar pašreizējo programmu 2017. gadā izsludinātā pirmā finansējuma apvienošanas aicinājuma pozitīvie rezultāti apstiprināja, ka ES dotāciju kombinēšana ar finansējumu no Eiropas Investīciju bankas vai valsts attīstību veicinošām bankām, vai citām attīstības un publiskām finanšu iestādēm, kā arī no privātā sektora finanšu iestādēm un investoriem, tostarp publiskām un privātām partnerībām, ir svarīga un ka tā dod pievienoto vērtību. Tāpēc Programmai būtu jāturpina izsludināt īpašus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus, kuros ir iespējams kombinēt ES dotācijas un citus finansējuma avotus.
- (32) Šīs programmas politikas mērķu sasniegšana notiks arī ar fonda *InvestEU* finanšu instrumentu un budžeta garantiju starpniecību. Programmas darbības būtu jāizmanto, lai proporcionāli novērstu tirgus nepilnības vai neoptimālas ieguldījumu situācijas, nedublējot un neizspiežot privāto finansējumu, un izveidotu skaidru Eiropas pievienoto vērtību.
- (33) Lai atbalstītu integrētu inovāciju cikla attīstību, ir jānodrošina savstarpēja papildināmība starp inovatīvajiem risinājumiem, kas izstrādāti Savienības pētniecības un inovāciju programmās, un inovatīvajiem risinājumiem, kas izvērsti ar Eiropas

infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalstu. Šajā sakarā sinerģija ar programmu “Apvārsnis Eiropa” nodrošinās, ka: a) pētniecības un inovācijas vajadzības transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē Eiropas Savienībā ir apzinātas un izveidotas programmas “Apvārsnis Eiropa” stratēģiskās plānošanas procesā; b) Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta inovatīvu tehnoloģiju un risinājumu plaša mēroga izvēšanu un ieviešanu transporta, enerģētikas un digitālās infrastruktūras jomā, jo īpaši saistībā ar programmu “Apvārsnis Eiropa”; c) tiks veicināta informācijas un datu apmaiņa starp programmu “Apvārsnis Eiropa” un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, piemēram, izceļot programmas “Apvārsnis Eiropa” tehnoloģijas, kuras sasniegušas augstu tirgus gatavības pakāpi, ko varētu turpināt izvērst ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu.

- (34) Šī regula nosaka finansējumu visam laikposmam no 2021.gada līdz 2027. gadam, kas Eiropas Parlamentam un Padomei ikgadējās budžeta procedūras laikā ir galvenā atsauces summa tādā nozīmē, kā to paredz [atsauce pēc vajadzības jāatjaunina atbilstoši jaunajam iestāžu nolīgumam: 17. punkts Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas 2013. gada 2. decembra Iestāžu nolīgumā par budžeta disciplīnu, sadarbību budžeta jautājumos un pareizu finanšu pārvaldību¹⁶].
- (35) Savienības līmenī Eiropas ekonomikas politikas koordinēšanas pusgads ir sistēma, kurā tiek apzinātas nacionālās reformu prioritātes un uzraudzīta to īstenošana. Atbalstot minētās reformu prioritātes, dalībvalstis izstrādā savu nacionālo daudzgadu ieguldījumu stratēģiju. Minētās stratēģijas būtu jāizklāsta kopā ar ikgadējām nacionālajām reformu programmām, izmantojot to kā veidu, lai iezīmētu un koordinētu prioritāros ieguldījumu projektus, kuri atbalstāmi ar nacionālo un/vai Savienības finansējumu. Tām būtu jāpalīdz saskaņoti izmantot Savienības finansējumu un maksimāli palielināt pievienoto vērtību no finansiālā atbalsta, kas attiecīgi tiks saņemts, jo īpaši no Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF), Kohēzijas fonda, Eiropas Investīciju stabilizācijas funkcijas, *InvestEU* un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta. Finansiālais atbalsts būtu jāizmanto saskaņotā veidā, attiecīgā gadījumā ievērojot Savienības un nacionālos enerģētikas un klimata plānus.
- (36) Uz šo regulu attiecas horizontālie finanšu noteikumi, kurus pieņēmis Eiropas Parlaments un Padome, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 322. pantu. Šie noteikumi ir noteikti Finanšu regulā un jo īpaši nosaka procedūru budžeta izveidei un izpildei, izmantojot dotācijas, iepirkumu, godalgas, netiešu izpildi, un nosaka finanšu dalībnieku atbildību. Noteikumi, kas pieņemti, pamatojoties uz LESD 322. pantu, attiecas arī uz Savienības budžeta aizsardzību vispārēju trūkumu gadījumā saistībā ar tiesiskumu dalībvalstīs, jo tiesiskuma ievērošana ir būtisks priekšnoteikums pareizai finanšu pārvaldībai un efektīvam ES finansējumam.
- (37) Finansēšanas veidi un īstenošanas metodes saskaņā ar šo regulu būtu jāizvēlas, pamatojoties uz to spēju sasniegt konkrētos darbību mērķus un sasniegt rezultātus, jo īpaši ņemot vērā kontroles izmaksas, administratīvo slogu un sagaidāmo neatbilstības risku. Būtu arī jāapsver vienreizēju maksājumu, vienotas likmes un vienības izmaksu izmantošana, kā arī finansējums, kas nav saistīts ar izmaksām, kā minēts Finanšu regulas 125. panta 1. punktā.
- (38) Trešās valstis, kas ir Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) dalībvalstis, Savienības programmās var piedalīties sadarbības ietvaros, kura izveidota saskaņā ar EEZ līgumu, kas paredz programmu īstenošanu, pieņemot lēmumu saskaņā ar minēto līgumu.

¹⁶

OV C 373, 20.12.2013., 1. lpp.

Trešās valstis var piedalīties, arī pamatojoties uz citiem juridiskajiem aktiem. Šajā regulā būtu jāievieš īpašs noteikums, lai atbildīgajam kredītrīkotājam, Eiropas Birojam krāpšanas apkarošanai (OLAF), Eiropas Revīzijas palātai piešķirtu vajadzīgās tiesības un piekļuvi, lai tie varētu pilnīgi īstenot savu attiecīgo kompetenci.

- (39) Finanšu regula paredz noteikumus par dotāciju piešķiršanu. Lai ņemtu vērā Programmas atbalstīto darbību specifiku un nodrošinātu saskaņotu īstenošanu Programmas aptvertajās nozarēs, ir jāsniedz papildu norādījumi par atbilstības un dotāciju piešķiršanas kritērijiem.
- (40) Saskaņā ar Finanšu regulu, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES, *Euratom*) Nr. 883/2013¹⁷, Padomes Regulu (*Euratom*, EK) Nr. 2988/95¹⁸, Padomes Regulu (*Euratom*, EK) Nr. 2185/96¹⁹ un Padomes Regulu (ES) 2017/193²⁰ Savienības finanšu intereses jāaizsargā, piemērojot samērīgus pasākumus, tostarp pārkāpumu un krāpšanas gadījumu novēršanu, konstatēšanu, labošanu un izmeklēšanu, zaudēto, kļūdaini izmaksāto vai nepareizi izmantoto līdzekļu atgūšanu un — vajadzības gadījumā — administratīvus un finansiālus sodus. Konkrētāk, saskaņā ar Regulu (ES, *Euratom*) Nr. 883/2013 un Regulu (*Euratom*, EK) Nr. 2185/96 Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF) var veikt administratīvo izmeklēšanu, tostarp pārbaudes un apskates uz vietas, lai noteiktu, vai ir notikusi krāpšana, korupcija vai jebkāda cita nelikumīga darbība, kas ietekmē Savienības finanšu intereses. Saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1939 Eiropas Prokuratūra (EPPO) var izmeklēt un ierosināt kriminālvajāšanu par krāpšanu un citiem noziedzīgiem nodarījumiem, kas skar Savienības finanšu intereses, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2017/1371²¹. Saskaņā ar Finanšu regulu jebkurai personai vai subjektam, kas saņem Savienības līdzekļus, pilnībā jāsadarbjas Savienības finanšu interešu aizsardzībā, jāpiešķir Komisijai, OLAF, Eiropas Prokuratūrai (EPPO) un Eiropas Revīzijas palātai nepieciešamās tiesības un piekļuve un jānodrošina, ka līdzvērtīgas tiesības piešķir Savienības līdzekļu apgūšanā iesaistītās trešās personas.
- (41) Atbilstoši [atsauce pēc vajadzības jāatjaunina atbilstoši jaunajam lēmumam par AZT: Padomes Lēmuma 2013/755/ES²² 94. pantam] personas un struktūras, kas nodibinātas aizjūras valstīs un teritorijās (AZT), ir tiesīgas saņemt finansējumu saskaņā ar Programmas noteikumiem un mērķiem un iespējamajiem režīmiem, kas piemērojami dalībvalstij, ar kuru attiecīgā aizjūras zeme vai teritorija ir savienota.
- (42) Savienībai būtu jācenšas panākt saskaņotību un sinerģiju ar Savienības ārējās politikas programmām, tostarp pirmspievienošanās palīdzību, ņemot vērā saistības paziņojumā

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. septembra Regula (ES, *Euratom*) Nr. 883/2013 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF), un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/1999 un Padomes Regulu (*Euratom*) Nr. 1074/1999 (OV L 248, 18.9.2013., 1. lpp.).

¹⁸ Padomes 1995. gada 18. decembra Regula (EK, *Euratom*) Nr. 2988/95 par Eiropas Kopienų finanšu interešu aizsardzību (OV L 312, 23.12.1995., 1. lpp.).

¹⁹ Padomes 1996. gada 11. novembra Regula (*Euratom*, EK) Nr. 2185/96 par pārbaudēm un apskatēm uz vietas, ko Komisija veic, lai aizsargātu Eiropas Kopienų finanšu intereses pret krāpšanu un citām nelikumībām (OV L 292, 15.11.1996., 2. lpp.).

²⁰ Padomes 2017. gada 12. oktobra Regula (ES) 2017/1939, ar ko īsteno ciešāku sadarbību Eiropas Prokuratūras (EPPO) izveidei (OV L 283, 31.10.2017., 1. lpp.).

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 5. jūlija Direktīva (ES) 2017/1371 par cīņu pret krāpšanu, kas skar Savienības finanšu intereses, izmantojot krimināltiesības (OV L 198, 28.7.2017., 29. lpp.).

²² OV L 344, 19.12.2013., 1. lpp.

“Ticama paplašināšanās perspektīva Rietumbalkāniem un padziļināta ES iesaiste šajā reģionā”²³.

- (43) Kad trešās valstis vai trešās valstīs nodibinātas struktūras piedalās darbībās, kas sniedz ieguldījumu kopīgu interešu projektos vai pārrobežu projektos atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, finansiālam atbalstam būtu jābūt pieejamam tikai tad, ja tas ir vajadzīgs šo projektu mērķu sasniegšanai.
- (44) Saskaņā ar 22. un 23. punktu 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²⁴ šo programmu ir nepieciešams izvērtēt, pamatojoties uz informāciju, kas ievākta, izpildot noteiktas uzraudzības prasības, vienlaikus neradot pārmērīgu regulējumu un administratīvo slogu, jo īpaši dalībvalstīm. Komisijai būtu jāveic izvērtējumi un par tiem jāinformē Eiropas Parlaments, Padome, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Reģionu komiteja, lai izvērtētu finansējuma efektivitāti un lietderību un to, kā tas ietekmē Programmas vispārējo mērķu sasniegšanu.
- (45) Būtu jāīsteno pienācīgi uzraudzības un ziņošanas pasākumi, tostarp rādītāji, lai ziņotu par Programmā gūtajām sekmēm šajā regulā noteikto vispārējo un īpašo mērķu sasniegšanā. Šai darbības rezultātu ziņošanas sistēmai būtu jānodrošina, ka dati par Programmas uzraudzības īstenošanu un tās rezultātiem tiek apkopoti efektīvi, lietderīgi un savlaicīgi. Lai Programmai savāktu attiecīgos datus, Savienības līdzekļu saņēmējiem nosaka samērīgas ziņošanas prasības.
- (46) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz darba programmu pieņemšanu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁵.
- (47) Lai vajadzības gadījumā pielāgotu rādītājus, ko izmanto Programmas uzraudzībā, katram transporta nozares īpašajam mērķim piešķirto budžeta līdzekļu indikatīvās procentuālās daļas un transporta pamattīkla koridoru definīcijas, Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus par grozījumiem šīs regulas pielikuma I, II un III daļā. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (48) Skaidrības labad būtu jāatceļ Regula (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014. Tomēr būtu jāpatur spēkā Regulas (ES) Nr. 1316/2013 29. pants, ar kuru Eiropas

²³ COM(2018) 65.

²⁴ Iestāžu 2016. gada 13. aprīļa nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1.–14. lpp.).

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010²⁶ pielikums tiek grozīts attiecībā uz kravas koridoru sarakstu.

- (49) Lai varētu laikus pieņemt šajā regulā noteiktos īstenošanas aktus, šai regulai ir jāstājas spēkā uzreiz pēc tās publicēšanas,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu ("Programma").

Tā nosaka Programmas mērķus, budžetu laikposmam no 2021. gada līdz 2027. gadam, Savienības finansējuma veidus un noteikumus šāda finansējuma piešķiršanai.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (a) "darbība" ir jebkura darbība, kas ir apzināta kā finansiāli un tehniski neatkarīga darbība, kas ir ierobežota laikā un ir vajadzīga projekta īstenošanai;
- (b) "alternatīvās degvielas" ir alternatīvās degvielas, kā definēts Direktīvas 2014/94/ES 2. panta 1. punktā;
- (c) "asociētā valsts" ir trešā valsts, kas ar Savienību ir noslēgusi nolīgumu, kurš ļauj tai piedalīties Programmā saskaņā ar 5. pantu;
- (d) "finansējuma apvienošanas darbība" ir ES budžeta atbalstītas darbības, tostarp Regulas (ES, *Euratom*) 2018/XXX ("Finanšu regulas") [2. panta 6. punktā] minētā finansējuma apvienošanas mehānisma ietvaros, kuras apvieno no ES budžeta finansēta neatmaksājamā atbalsta formas un/vai finanšu instrumentus ar atmaksājama atbalsta formām no attīstības vai citām publisko finanšu iestādēm, kā arī komerciālām finanšu iestādēm un ieguldītājiem;
- (e) "visaptverošais tīkls" ir transporta infrastruktūra, kas apzināta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu;
- (f) "pamattīkls" ir transporta infrastruktūra, kas apzināta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu;
- (g) "pamattīkla koridori" ir instruments, ar ko veicina pamattīkla koordinētu īstenošanu, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 IV nodaļā, un tie ir uzskatīti šīs regulas pielikuma III daļā;
- (h) "pārrobežu projekts atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā" ir projekts, kurš atjaunojamo energoresursu enerģijas plānošanā vai izvēršanā atbilstoši šīs regulas pielikuma IV daļā noteiktajiem kritērijiem ir atlasīts vai kuru var tiesīgi atlasīt

²⁶

Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

saskaņā ar sadarbības līgumu vai cita veida pasākumiem starp dalībvalstīm vai pasākumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm, kā definēts Direktīvas 2009/82/EK 6., 7., 9. vai 11. pantā;

- (i) “digitālās savienotības infrastruktūra” ir ļoti augstas veiktspējas tīkli, 5G sistēmas, ļoti augstas kvalitātes vietējā bezvadu savienotība, pamattīkli, kā arī operatīvās digitālās platformas, kas tieši saistītas ar transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru;
- (j) “5G sistēmas” ir digitālās infrastruktūras elementu kopums, kura pamatā ir visā pasaulē saskaņoti standarti mobilo un bezvadu sakaru tehnoloģijai, ko izmanto savienotībai un pievienotās vērtības pakalpojumiem ar uzlabotām veiktspējas īpašībām, piemēram, ļoti lielu datu pārraides ātrumu un veiktspēju, zemu latentumu, augstu uzticamību, vai kas atbalsta daudzas savienotas ierīces;
- (k) “5G koridors” ir transporta maģistrāle, autoceļš vai dzelzceļš, ko pilnībā aptver digitālās savienotības infrastruktūra un jo īpaši 5G sistēmas, kuras ļauj nepārtraukti nodrošināt sinerģijas digitālos pakalpojumus, piemēram, savienotu un automatizētu mobilitāti vai līdzīgus viedās mobilitātes pakalpojumus dzelzceļiem;
- (l) “operatīvās digitālās platformas, kas tieši saistītas ar transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru,” ir fiziski un virtuāli informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) resursi, kuri darbojas papildus komunikācijas infrastruktūrai, un atbalsta transporta infrastruktūras un/vai energoinfrastruktūras datu plūsmu, glabāšanu, apstrādi un analīzi;
- (m) “kopīgu interešu projekts” ir projekts, kas minēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013 vai Regulā (ES) Nr. 347/2013, vai šīs regulas 8. pantā;
- (n) “pētījumi” ir darbības, kas vajadzīgas, lai sagatavotu projekta īstenošanu, piemēram, sagatavošanās, kartēšanas, priekšizpētes, izvērtēšanas, 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;
- (o) “sociālekonomiskie virzītājspēki” ir struktūras, kas ar savu uzdevumu, pēc savas būtības vai ar atrašanās vietu var tieši vai netieši radīt svarīgus sociālekonomiskus labumus iedzīvotājiem, uzņēmumiem un vietējām kopienām, kuras atrodas to apkārtējā teritorijā;
- (p) “trešā valsts” ir valsts, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts;
- (q) “ļoti augstas veiktspējas tīkli” ir ļoti augstas veiktspējas tīkli, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/XXX [Elektronisko sakaru kodekss] [2. panta XX. punktā];
- (r) “darbi” ir komponentu, sistēmu un pakalpojumu, tostarp programmatūras, iegāde, piegāde un ieviešana, kā arī izstrādes, būvniecības un uzstādīšanas darbi saistībā ar projektu, iekārtu pieņemšana un projekta sākšana.

3. pants

Mērķi

1. Programmas vispārīgais mērķis ir attīstīt un modernizēt Eiropas komunikāciju tīklu transporta, enerģētikas un digitālajā jomā un veicināt pārrobežu sadarbību

atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, ņemot vērā ilgtermiņa dekarbonizācijas saistības un liekot uzsvāru uz starpnozaru sinerģijām.

2. Programmas konkrētie mērķi ir šādi:

(a) transporta nozarē:

- i) veicināt tādu kopīgu interešu projektu attīstību, kas ir saistīti ar efektīviem un savstarpēji saistītiem tīkliem un infrastruktūru gudrai, ilgtspējīgai, iekļaujošai un drošai mobilitātei,
- ii) pielāgot *TEN-T* tīklus militārās mobilitātes vajadzībām;

(b) enerģētikas nozarē veicināt tādu kopīgu interešu projektu attīstību, kas ir saistīti ar iekšējā enerģijas tirgus turpmāku integrāciju, tīklu pārrobežu un starpnozaru sadarbību, dekarbonizācijas veicināšanu un apgādes drošības panākšanu, un veicināt pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā;

(c) digitālajā nozarē veicināt ļoti augstas veiktspējas tīklu un 5G sistēmu izvēršanu, lai ES teritorijās palielinātu digitālo pamattīklu noturību un veiktspēju, savienojot tos ar kaimiņteritorijām, kā arī lai veicinātu transporta un enerģētikas tīklu digitalizāciju.

4. pants

Budžets

1. Finansējums Programmas īstenošanai laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam ir noteikts 42 265 493 000 EUR apmērā pašreizējās cenās.

2. Minēto summu sadala šādi:

(a) līdz 30 615 493 000 EUR konkrētajiem mērķiem, kas minēti 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā, šo summu sadalot šādi:

- i) 12 830 000 000 EUR no Eiropas stratēģisko investīciju kopas,
- ii) 11 285 493 000 EUR pārvieto no Kohēzijas fonda, lai atbilstīgi šai regulai izmantotu vienīgi tajās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda,
- iii) 6 500 000 000 EUR no aizsardzības kopas konkrētajam mērķim, kas minēts 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā;

(b) līdz 8 650 000 000 EUR konkrētajiem mērķiem, kas minēti 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā, un līdz 10 % no šīs summas paredz pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā;

(c) līdz 3 000 000 000 EUR konkrētajiem mērķiem, kas minēti 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā.

3. Komisija neatkāpjas no summas, kas minēta šā panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā.

4. Šā panta 1. punktā minēto summu var izmantot tehniskajai un administratīvajai palīdzībai, kas vajadzīga Programmas un konkrētai nozarei specifisku pamatnostādņu īstenošanai, piemēram, sagatavošanas, uzraudzības, kontroles, revīzijas un izvērtēšanas darbībām, tostarp korporatīvajām informācijas tehnoloģiju sistēmām. Šo

summu var arī izmantot, lai finansētu papildinošos pasākumus projektu sagatavošanas atbalstam.

5. Budžeta saistības darbībām, kas ilgst ilgāk par vienu finanšu gadu, var sadalīt gada maksājumos pa vairākiem gadiem.
6. Neskarot Finanšu regulu, izdevumi par darbībām, kas saistītas ar pirmajā darba programmā iekļautajiem projektiem, var būt attiecināmie izdevumi no 2021. gada 1. janvāra.
7. No Kohēzijas fonda pārvietoto summu apgūst saskaņā ar šo regulu, ievērojot 8. punktu un neskarot 14. panta 2. punkta b) apakšpunktu.
8. Attiecībā uz summām, kas pārvietotas no Kohēzijas fonda, 30 % no minētajām summām nekavējoties padara pieejamas visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus atbilstoši šai regulai, piešķirot prioritāti pārrobežu un iztrūkstošajiem savienojumiem. Līdz 2023. gada 31. decembrim to projektu atlasē, kuri ir tiesīgi saņemt finansējumu, ņem vērā valsts piešķirumus saskaņā ar Kohēzijas fondu attiecībā uz 70 % no pārvietotajiem resursiem. No 2024. gada 1. janvāra resursus, kas pārvietoti Programmai un kas nav piešķirti transporta infrastruktūras projektam, dara pieejamus visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus saskaņā ar šo regulu.
9. Pēc dalībvalstu pieprasījuma resursus, kas tām ir piešķirti dalītas pārvaldības ietvaros, var pārnest uz Programmu. Komisija apgūst minētos resursus tieši, saskaņā ar Finanšu regulas [62. panta 1. punkta a) apakšpunktu], vai netieši, saskaņā ar minēta punkta c) apakšpunktu. Ja iespējams, minētos resursus izmanto attiecīgās dalībvalsts labā.

5. pants

Programmas asociētās trešās valstis

1. Šādas trešās valstis var piedalīties Programmā:
 - (a) Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) locekles, kas ir Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) dalībvalstis, – saskaņā ar nosacījumiem, kuri noteikti EEZ nolīgumā;
 - (b) valstis, kas pievienojas, kandidātvalstis un potenciālās kandidātvalstis – saskaņā ar attiecīgajos pamatnolīgumos un Asociācijas padomes lēmumos vai līdzīgos nolīgumos noteiktajiem vispārējiem principiem un vispārīgajiem noteikumiem un nosacījumiem, kas reglamentē to līdzdalību Savienības programmās, un saskaņā ar īpašajiem noteikumiem, kas ietverti nolīgumos starp Savienību un šīm valstīm;
 - (c) valstis, uz kurām attiecas Eiropas kaimiņattiecību politika, – saskaņā ar attiecīgajos pamatnolīgumos un Asociācijas padomes lēmumos vai līdzīgos nolīgumos noteiktajiem vispārējiem principiem un vispārīgajiem noteikumiem un nosacījumiem, kas reglamentē šo valstu līdzdalību Savienības programmās, un saskaņā ar īpašajiem noteikumiem, kas ietverti nolīgumos starp Savienību un šīm valstīm;
 - (d) citas trešās valstis – saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti īpašā nolīgumā, kurš attiecas uz trešās valsts dalību jebkurā Savienības programmā, ja vien šis nolīgums:

- nodrošina taisnīgu līdzsvaru attiecībā uz tādas trešās valsts iemaksām un ieguvumiem, kas piedalās Savienības programmās;
 - nosaka nosacījumus par dalību programmās, arī par to, kā aprēķina finansiālās iemaksas dažādajās programmās un programmu administratīvās izmaksas. Šīs iemaksas veido piešķirtos ieņēmumus saskaņā ar Finanšu regulas [21. panta 5. punktu];
 - trešai valstij nepiešķir pilnvaras pieņemt lēmumus par šo programmu;
 - garantē Savienības tiesības nodrošināt pareizu finanšu pārvaldību un aizsargāt savas finanšu intereses.
2. Šā panta 1. punktā minētās valstis un tajās nodibinātās struktūras nevar saņemt finansiālu atbalstu atbilstoši šai regulai, izņemot, ja tas ir vajadzīgs konkrēta kopīgu interešu projekta mērķu sasniegšanai un saskaņā ar nosacījumiem, kas noteikti 19. pantā minētajās darba programmās.

6. pants

ES finansējuma apgūšana un forma

1. Programmu īsteno atbilstoši tiešas pārvaldības principam saskaņā ar Finanšu regulu vai atbilstoši netiešas pārvaldības principam kopā ar struktūrām, kas minētas Finanšu regulas [61. panta 1. punkta c) apakšpunktā].
2. Programmas sniegtais finansējums var būt jebkurā Finanšu regulā noteiktajā formā, jo īpaši dotāciju un iepirkumu veidā. Tajā var būt paredzēts arī finansējums finanšu instrumentu veidā finansējuma apvienošanas darbības ietvaros. Finansējuma apvienošanas darbības saskaņā ar šo programmu īsteno atbilstoši *InvestEU* regulai un Finanšu regulas X sadaļai.
3. Komisija var deleģēt izpildaģentūrām pilnvaras īstenot daļu no Programmas saskaņā ar Finanšu regulas [69. pantu], lai izpildītu Programmas optimālas pārvaldības un efektivitātes prasības transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē.
4. Risku, kas saistīts ar līdzekļu atgūšanu no saņēmējiem, var segt ar iemaksām savstarpējās apdrošināšanas mehānismā, un tās tiek uzskatītas par pietiekamu garantiju saskaņā ar Finanšu regulu. Piemēro Regulas XXX [kas nomaina Regulu par garantiju fondu] [X. pantā] paredzētos noteikumus.

7. pants

Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā

1. Pārrobežu projektos atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā ir iesaistītas vismaz divas dalībvalstis, un tos iekļauj sadarbības līgumā vai cita veida pasākumos starp dalībvalstīm vai pasākumos starp dalībvalstīm un trešām valstīm, kā noteikts Direktīvas 2009/82/EK 6., 7., 9. vai 11. pantā. Šos projektus apzina saskaņā ar kritērijiem un procedūru, kas noteikti šīs regulas pielikuma IV daļā.
2. Līdz 2019. gada 31. decembrim Komisija saskaņā ar šīs regulas 23. panta d) apakšpunktu pieņem deleģētu aktu, kurā sīkāk nosaka atlases kritērijus un detalizētu informāciju par projektu atlases procesu, un publicē metodoloģijas, ar kurām novērtē projektu ieguldījumu vispārīgajos kritērijos un pielikuma IV daļā noteiktās izmaksas un ieguvumus.

3. Pētījumi, kuru mērķis ir izstrādāt un apzināt pārrobežu projektus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, ir tiesīgi saņemt finansējumu atbilstoši šai regulai.
4. Pārrobežu projekti atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā ir tiesīgi saņemt Savienības finansējumu darbiem, ja tie atbilst šādiem papildu kritērijiem:
 - (a) projekta specifiskā izmaksu un ieguvumu analīze, kas veikta saskaņā ar pielikuma IV daļas 3. punktu, liecina par to, ka sistēmas integrācijas, apgādes drošības vai inovācijas ziņā pastāv iespēja panākt būtiskus izmaksu ietaupījumus un/vai ieguvumus;
 - (b) pieteikuma iesniedzējs pierāda, ka projekts bez dotācijas neīstenotos vai ka projekts bez dotācijas nevar būt ekonomiski dzīvotspējīgs. Šādā analīzē ņem vērā visus ieņēmumus no atbalsta shēmām.
5. Dotācijas summa darbiem ir proporcionāla izmaksu ietaupījumiem un/vai ieguvumiem, kas minēti pielikuma IV daļas 2. punkta b) apakšpunktā, un tā nepārsniedz summu, kura ir vajadzīga, lai projekts tiktu īstenots vai kļūtu ekonomiski dzīvotspējīgs.

8. pants

Kopīgu interešu projekts digitālās savienotības infrastruktūras jomā

1. Kopīgu interešu projekts digitālās savienotības infrastruktūras jomā veicina konkrēto mērķi, kas noteikts 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā.
2. Pētījumi, kuru mērķis ir izstrādāt un apzināt kopīgu interešu projektus digitālās savienotības jomā, ir tiesīgi saņemt finansējumu atbilstoši šai regulai.
3. Neskarot 13. pantā noteiktos piešķiršanas kritērijus, finansējuma prioritāti nosaka, ņemot vērā šādus kritērijus:
 - (a) darbībām, kuras veicina pieeju ļoti augstas veiktspējas tīkliem, kas spēj nodrošināt gigabitu savienotību sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, piešķir prioritāti, atbilstoši pielikuma V daļai ņemot vērā sociālekonomisko virzītājspēku funkciju, uz šādas savienotības pamata pieejamo digitālo pakalpojumu un lietojumprogrammu nozīmīgumu un potenciālos sociālekonomiskos ieguvumus iedzīvotājiem, uzņēmumiem un vietējām kopienām, tostarp iespējamo pozitīvo netiešo ietekmi savienotības ziņā;
 - (b) darbības, kuras veicina ļoti augstas kvalitātes vietējo bezvadu savienotību vietējās kopienās atbilstoši pielikuma V daļai;
 - (c) attiecībā uz darbībām, kas veicina 5G sistēmu izvēršanu, prioritāti piešķir 5G koridoru izvēršanai sauszemes transporta maģistrālēs, tostarp Eiropas transporta tīklos. Ņem vērā arī to, ciktāl darbība veicina pārklājuma nodrošināšanu lielākajās transporta maģistrālēs, ļaujot nepārtraukti nodrošināt sinerģijas digitālos pakalpojumus, vienlaikus maksimāli palielinot potenciālo pozitīvo netiešo ietekmi uz teritorijām un iedzīvotājiem projekta izvēršanas teritorijas apkaimē. Indikatīvs to projektu saraksts, kas var gūt labumu no atbalsta, ir ietverts pielikuma V daļā;
 - (d) projektiem, kuru mērķis ir izvērst pārrobežu pamattīklus, ar kuriem Savienību savieno ar trešām valstīm un stiprina savienojumu Savienības teritorijā, tostarp zemūdens kabeli, piešķir prioritāti atkarībā no tā, cik būtiski tie veicina

elektronisko sakaru tīklu noturības un veikspējas palielināšanu Savienības teritorijā;

- (e) attiecībā uz ļoti augstas veikspējas tīklu pārklājumu prioritāti piešķir darbībām, kas veicina teritoriju un iedzīvotāju pārklājumu, apgriezti proporcionāli dotācijas atbalstam, kas būtu vajadzīgs, lai projektu varētu īstenot, salīdzinājumā ar piemērojamo maksimālo līdzfinansējuma likmi, kura noteikta 14. pantā. Ņem vērā arī to, ciktāl darbība veicina teritorijas un iedzīvotāju vispārēja pārklājuma nodrošināšanu konkrētā projekta izvēršanas teritorijā, vienlaikus maksimāli palielinot potenciālo pozitīvo netiešo ietekmi uz teritorijām un iedzīvotājiem projekta izvēršanas teritorijas apkaimē;
- (f) attiecībā uz projektiem, ar kuriem izvērs operatīvās digitālās platformas, prioritāti piešķir darbībām, pamatojoties uz mūsdienu tehnoloģijām un ņemot vērā tādus aspektus kā sadarbību, kiberdrošību, datu privātumu un atkārtotu lietošanu;
- (g) to, cik lielā mērā izvērstā tehnoloģija ir konkrētajam projektam vispiemērotākā, vienlaikus piedāvājot vislabāko līdzsvaru starp progresīvākajām tehnoloģijām datu plūsmas kapacitātes, pārraides drošības un tīkla noturības un izmaksu efektivitātes ziņā.

II NODAĻA

ATTIECINĀMĪBA

9. pants

Attiecināmās darbības

1. Uz finansējumu var pretendēt vienīgi darbības, kas veicina 3. pantā minēto mērķu sasniegšanu. Šādas darbības jo īpaši ir pētījumi, darbi un citi papildinošie pasākumi, kas vajadzīgi Programmas un konkrētai nozarei specifisku pamatnostādņu pārvaldībai un īstenošanai.
2. Transporta nozarē Savienības finansiālo atbalstu atbilstoši šai regulai var saņemt šādas darbības:
 - (a) darbības, kas saistītas ar efektīviem un savstarpēji savienotiem tīkliem:
 - i) darbības, ar kurām saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu īsteno pamattīklu, tostarp darbības, kuras saistītas ar pilsētu mezgliem, jūras ostām, iekšzemes ostām un pamattīkla dzelzceļa termināļiem, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā. Pamattīkla īstenošanas darbības var ietvert saistītus elementus, kas atrodas visaptverošajā tīklā, ja tas ir vajadzīgs, lai optimizētu ieguldījumus un saskaņā ar šīs regulas 19. pantā minētajās darba programmās norādīto kārtību;
 - ii) visaptverošā tīkla pārrobežu savienojumu īstenošanas darbības saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu, proti, šīs regulas pielikuma III daļā uzskaitītie posmi;
 - iii) darbības, ar kurām saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II nodaļu īsteno visaptverošā tīkla posmus, kas atrodas tālākos reģionos, tostarp darbības, kuras saistītas ar attiecīgajiem pilsētu mezgliem, jūras ostām,

iekšzemes ostām un visaptverošā tīkla dzelzceļa termināļiem, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;

- iv) darbības kopīgu interešu projektu atbalstam, lai savienotu Eiropas komunikāciju tīklu ar kaimiņvalstu infrastruktūras tīkliem, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 8. panta 1. punktā;

(b) darbības, kas saistītas ar gudru, ilgtspējīgu, iekļaujošu un drošu mobilitāti:

- i) darbības jūras transporta maģistrāļu atbalstam, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 21. pantā;
- ii) darbības telemātikas lietojumprogrammu atbalstam, tostarp drošības nolūkos, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 31. pantu;
- iii) darbības kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 32. pantu;
- iv) darbības jaunu tehnoloģiju un inovācijas atbalstam, tostarp automatizācijai, uzlabotiem transporta pakalpojumiem, transporta veidu integrācijai un alternatīvo degvielu infrastruktūrai, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 33. pantu;
- v) darbības, ko veic, lai likvidētu sadarbības šķēršļus, jo īpaši, kad tiek radīta ietekme uz koridoriem/tīkliem;
- vi) darbības, ar kurām īsteno drošu un aizsargātu infrastruktūru un mobilitāti, tostarp ceļu satiksmes drošību, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 34. pantu;
- vii) darbības, ar kurām uzlabo transporta infrastruktūras noturību pret klimata pārmaiņām un dabas katastrofām;
- viii) darbības, ar kurām uzlabo transporta infrastruktūras pieejamību visiem lietotājiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 37. pantu;
- ix) darbības, ar kurām uzlabo transporta infrastruktūras pieejamību drošības un civilās aizsardzības nolūkos;

(c) attiecībā uz 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā minēto konkrēto mērķi: darbības vai īpaši pasākumi, kas ir daļa no darbības, ar ko atbalsta *TEN-T* tīkla transporta infrastruktūru, lai to pielāgotu militārās mobilitātes prasībām un šo infrastruktūru varētu izmantot gan civilām, gan militārām vajadzībām.

3. Enerģētikas nozarē Savienības finansiālo atbalstu atbilstoši šai regulai var saņemt šādas darbības:

- (a) darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. pantā;
- (b) darbības, ar kurām atbalsta pārrobežu projektus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, tostarp to koncepciju, kā definēts šīs regulas pielikuma IV daļā, ievērojot izpildes nosacījumus šīs regulas 7. pantā.

4. Digitālajā nozarē Savienības finansiālo atbalstu atbilstoši šai regulai var saņemt šādas darbības:

- (a) darbības, ar kurām atbalsta sociālekonomisko virzītājspēku gigabitu savienotību;

- (b) darbības ar kurām atbalsta tādu īpaši augstas kvalitātes vietējas bezvadu savienotības sniegšanu vietējās kopienās, kura tiek nodrošināta bez maksas un bez diskriminējošiem nosacījumiem;
- (c) darbības, ar kurām atbalsta nepārtrauktu 5G sistēmu pārklājumu visās sauszemes transporta maģistrālēs, tostarp Eiropas transporta tīklos;
- (d) darbības pamattīklu izvēršanas atbalstam, tostarp ar zemūdens kabeļiem, dalībvalstīs un starp Savienību un trešām valstīm;
- (e) darbības, ar kurām atbalsta Eiropas mājsaimniecību piekļuvi ļoti augstas veiktspējas tīkliem;
- (f) darbības, ar kurām īsteno digitālās savienotības infrastruktūras prasības saistībā ar pārrobežu projektiem transporta vai enerģētikas jomā, un/vai darbības, ar kurām atbalsta operatīvās digitālās platformas, kas ir tieši saistītas ar transporta infrastruktūrām vai energoinfrastruktūrām.

Indikatīvs to projektu saraksts, kas ir tiesīgi saņemt atbalstu, ir ietverts pielikuma V daļā.

10. pants

Sinergija

1. Darbības, kas veicina vismaz divu nozaru viena vai vairāku mērķu sasniegšanu, kā noteikts 3. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā, var saņemt Savienības finansiālo atbalstu atbilstoši šai regulai. Šādas darbības īsteno ar īpašām starpnozaru darba programmām, kas aptver vismaz divas nozares, tostarp piemērojot īpašus piešķiršanas kritērijus, un tās finansē ar budžeta iemaksām no attiecīgajām nozarēm.
2. Transporta, enerģētikas vai digitālā nozarē darbībām, kuras ir atbalsttiesīgas saskaņā ar 9. pantu, var būt palīgelementi, kas var nebūt saistīti ar atbalsttiesīgām darbībām, kā noteikts attiecīgi 9. panta 2., 3. vai 4. punktā, ja šīs darbības atbilst visām turpmāk minētajām prasībām:
 - (a) šādu papildelementu izmaksas nepārsniedz 20 % no darbības kopējām attiecināmajām izmaksām, un
 - (b) šādi papildelementi ir saistīti ar transporta, enerģētikas vai digitālo nozari, un
 - (c) šie papildelementi ļauj ievērojami uzlabot darbības sociālekonomiskos, klimatiskos vai vidiskos ieguvumus.

11. pants

Subjekti, kas tiesīgi piedalīties

1. Papildus Finanšu regulas [197. pantā] noteiktajiem kritērijiem piemēro attiecināmības kritērijus, kas noteikti šajā pantā.
2. Tiesīgi piedalīties ir šādi subjekti:
 - (a) juridiskā personas, kuras veic uzņēmējdarbību dalībvalstī;
 - (b) juridiskās personas, kuras veic uzņēmējdarbību ar Programmu asociētā trešā valstī;
 - (c) juridiskās personas, kas izveidotas saskaņā ar Savienības tiesībām, un starptautiskās organizācijas, ja tas paredzēts darba programmās.

3. Fiziskas personas nav tiesīgas piedalīties.
4. Juridiskās personas, kas veic uzņēmējdarbību trešā valstī, kura nav asociēta ar Programmu, izņēmuma kārtā ir tiesīgas saņemt atbalstu atbilstoši Programmai, ja tas ir obligāti nepieciešams konkrēta kopīgu interešu projekta vai pārrobežu projekta mērķu sasniegšanai atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.
5. Regulas 19. pantā minētās darba programmas var paredzēt, ka tiesīgi piedalīties ir tikai priekšlikumi, ko iesniedz viena vai vairākas dalībvalstis vai — ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu — starptautiskas organizācijas, kopuzņēmumi vai publiski vai privāti uzņēmumi vai struktūras.

III NODAĻA

DOTĀCIJAS

12. pants

Dotācijas

Dotācijas atbilstoši Programmai piešķir un pārvalda saskaņā ar Finanšu regulas [VIII] sadaļu.

13. pants

Piešķiršanas kritēriji

1. Piešķiršanas kritērijus nosaka 19. pantā minētajās darba programmās un uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, ņemot vērā šādus elementus, ciktāl piemērojams:
 - (a) ekonomiskā, sociālā un vidiskā ietekme (ieguvumi un izmaksas);
 - (b) inovācijas, drošības, sadarbības un pieejamības aspekti;
 - (c) pārrobežu dimensija;
 - (d) sinerģija starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari;
 - (e) projektu izstrādes darbības gatavība;
 - (f) ierosinātā īstenošanas plāna pamatojums;
 - (g) Savienības finansiālā atbalsta katalītiskā ietekme uz ieguldījumu;
 - (h) vajadzība pārvarēt finansiālus šķēršļus, piemēram, nepietiekamu komerciālo dzīvotspēju vai tirgus finansējuma trūkumu;
 - (i) saskanība ar Savienības un valstu enerģētikas un klimata jomas plāniem.
2. Novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, attiecīgā gadījumā ņem vērā tā noturību pret klimata pārmaiņu nelabvēlīgo ietekmi, veicot uzņēmības pret klimata pārmaiņām un riska novērtējumu, tostarp attiecīgus pielāgošanas pasākumus.
3. Novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, nodrošina, ka attiecīgā gadījumā, kā norādīts darba programmās, darbības, kuras saņēmušas Programmas atbalstu un kurās ietverta pozicionēšanas, navigācijas un laikietes (PNT) tehnoloģija, ir tehniski saderīgas ar EGNOS/Galileo un Copernicus.
4. Transporta nozarē, novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, kas minēti 1. punktā, attiecīgā gadījumā nodrošina, ka ierosinātās darbības saskan ar koridora darba plānu un īstenošanas aktiem atbilstoši Regulas (ES) Nr. 1315/2013

47. pantam un tajās saskaņā ar minētās regulas 45. panta 8. punktu ņemts vērā atbildīgā Eiropas koordinatora atzinums.

5. Attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar pārrobežu projektiem atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā, piešķiršanas kritērijos, kas noteikti darba programmās un uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, ņem vērā 7. panta 4. punktā paredzētos nosacījumus.
6. Attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar kopīgu interešu digitālās savienotības projektiem, piešķiršanas kritērijos, kas noteikti darba programmās un uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, ņem vērā 8. panta 3. punktā paredzētos nosacījumus.

14. pants

Līdzfinansējuma likmes

1. Pētījumiem Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām. Pētījumiem, kas finansēti ar summām, kas pārvietotas no Kohēzijas fonda, maksimālā līdzfinansējuma likme ir likme, ko piemēro Kohēzijas fondam, kā noteikts 2. punkta b) apakšpunktā.
2. Darbiem transporta nozarē piemēro šādas maksimālās līdzfinansējuma likmes:
 - (a) darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 30 % no kopējām attiecināmajām izmaksām. Līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 50 % darbībām, kas saistītas ar pārrobežu savienojumiem, ievērojot šā punkta c) apakšpunkta nosacījumus, darbībām telemātikas lietojumprogrammu atbalstam, darbībām jaunu tehnoloģiju un inovācijas atbalstam, darbībām, ar kurām atbalsta infrastruktūras drošības uzlabojumus saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, un darbībām, ko veic tālākos reģionos;
 - (b) attiecībā uz summām, kas pārvietotas no Kohēzijas fonda, maksimālā līdzfinansējuma likme ir likme, ko piemēro Kohēzijas fondam, kā noteikts Regulā (ES) XXX [Kopīgo noteikumu regula (KNR)]. Šīs līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 85 % darbībām, kas saistītas ar pārrobežu savienojumiem, atbilstoši šā punkta c) apakšpunktā paredzētajiem nosacījumiem;
 - (c) attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar pārrobežu savienojumiem, maksimālās līdzfinansējuma likmes, kuras noteiktas a) un b) apakšpunktā, var piemērot tikai darbībām, kurām ir pierādīta īpaši augsta integrācijas pakāpe darbības plānošanā un īstenošanā, ņemot vērā 13. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto piešķiršanas kritēriju, proti, ja ir izveidots atsevišķs projekta uzņēmums, kopīga pārvaldības struktūra un pastāv divpusējs tiesiskais regulējums vai pieņemts īstenošanas akts atbilstoši Regulas (ES) Nr. 1315/2013 47. pantam.
3. Darbiem enerģētikas nozarē piemēro šādas maksimālās līdzfinansējuma likmes:
 - (a) darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām;
 - (b) līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz ne vairāk kā 75 % darbībām, kas veicina tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kuri, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. 347/2013 14. panta 2. punktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina

augstas pakāpes energoapgādes drošību reģionālā vai Savienības mērogā, stiprina Savienības solidaritāti vai ietver ļoti inovatīvus risinājumus.

4. darbiem digitālajā nozarē piemēro šādas maksimālās līdzfinansējuma likmes: darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 30 % no kopējām attiecināmajām izmaksām. Līdzfinansējuma likmes var palielināt līdz 50 % darbībām ar izteiktu pārrobežu dimensiju, piemēram, nepārtrauktam 5G sistēmu pārklājumam lielākajās transporta maģistrālēs vai pamattīklu izvēršanai starp dalībvalstīm un starp Savienību un trešām valstīm, un līdz 75 % darbībām, ar kurām īsteno sociālekonomisko virzītājspēku gigabitu savienotību. Darbības vietējas bezvadu savienotības nodrošināšanas jomā vietējās kopienās finansē ar Savienības finansiālo atbalstu, sedzot līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām, neskarot līdzfinansējuma principu.
5. Maksimālā līdzfinansējuma likme, kas piemērojama darbībām, kuras atlasītas 10. pantā minētajās pārrobežu darba programmās, ir vislielākā maksimālā līdzfinansējuma likme, kas piemērojama attiecīgajām nozarēm.

15. pants

Attiecināmās izmaksas

Papildus Finanšu regulas [186. pantā] noteiktajiem kritērijiem piemēro šādus izmaksu attiecināmības kritērijus:

- (a) attiecināmi var būt tikai dalībvalstīs radušies izdevumi, izņemot, ja kopīgu interešu projekts vai pārrobežu projekts atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā skar vienas vai vairāku trešo valstu teritoriju, kā noteikts šīs regulas 5. pantā vai 11. panta 4. punktā, vai starptautiskos ūdeņus, un ja darbība ir obligāti nepieciešama, lai sasniegtu attiecīgā projekta mērķus;
- (b) iekārtu, aprīkojuma un infrastruktūras izmaksas, ko saņēmējs uzskata par kapitālizdevumiem, var būt attiecināmas līdz pilnam apjomam;
- (c) izdevumi, kas saistīti ar zemes iegādi, nav attiecināmas izmaksas;
- (d) attiecināmajās izmaksās nav iekļauts pievienotās vērtības nodoklis (PVN).

16. pants

Dotāciju kombinēšana ar citiem finansējuma avotiem

1. Dotācijas var izmantot kombinācijā ar finansējumu no Eiropas investīciju bankas vai valsts attīstību veicinošām bankām, vai citām attīstības un publiskām finanšu iestādēm, kā arī no privātā sektora finanšu iestādēm un investoriem, tostarp publiskām un privātām partnerībām.
2. Šā panta 1. punktā minētās dotācijas izmantošanu īsteno speciālus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus.

17. pants

Dotāciju samazināšana vai izbeigšana

1. Papildus Finanšu regulas [131. panta 4. punktā] minētajiem iemesliem dotācijas summu var samazināt šādu iemeslu dēļ:

- (a) darbība nav sākusies viena gada laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma;
 - (b) pēc darbības progresa izskatīšanas tiek secināts, ka darbības īstenošanā ir tik lieli kavējumi, ka darbības mērķi, visticamāk, netiks sasniegti.
2. Pamatojoties uz 1. punktā norādītajiem iemesliem, dotācijas nolīgumu var izbeigt.

18. pants

Kumulatīvs, papildinošs un kombinēts finansējums

1. Darbība, kurai šajā programmā piešķirts finansējums, var saņemt finansējumu arī no jebkuras citas Savienības programmas, tai skaitā no dalītas pārvaldības fondiem, ar noteikumu, ka finansējums neattiecas uz tām pašām izmaksām. Katras finansējumu sniegušās Savienības programmas noteikumus piemēro attiecīgajam darbības finansējumam. Kumulatīvais finansējums nepārsniedz darbības kopējās attiecināmās izmaksas, un atbalstu no dažādām Savienības programmām var aprēķināt proporcionāli atbilstoši dokumentiem, kuros izklāstīti darbības atbalsta nosacījumi.
2. Darbības, ka atbilst turpmāk minētajiem kumulatīvajiem un salīdzināmajiem nosacījumiem:
 - (a) tās ir novērtētas uzaicinājumā iesniegt priekšlikumus programmas ietvaros;
 - (b) tās atbilst minētā uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus kvalitātes prasību minimumam;
 - (c) budžeta ierobežojumu dēļ tās nevar finansēt saskaņā ar minēto uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus;

var saņemt atbalstu no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda atbilstoši Regulas (ES) XXX [KNR] [67. panta 5. punktam] ar nosacījumu, ka šādas darbības saskan ar attiecīgās programmas mērķiem. Piemēro Fonda, kas sniedz atbalstu, noteikumus.

IV NODAĻA

PLĀNOŠANA, UZRAUDZĪBA, IZVĒRTĒŠANA UN KONTROLE

19. pants

Darba programmas

1. Programmu īsteno ar darba programmām, kas minētas Finanšu regulas 110. pantā. Darba programmās attiecīgā gadījumā norāda kopējo summu, kas atvēlēta finansējuma apvienošanas darbībām.
2. Darba programmas Komisija pieņem ar īstenošanas aktu. Šādus īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs regulas 22. pantā minēto pārbaudes procedūru.

20. pants

Uzraudzība un ziņošana

1. Pielikumā I daļā ir noteikti rādītāji, ar kuriem ziņo par Programmas virzību uz 3. pantā izklāstīto vispārīgo un konkrēto mērķu sasniegšanu.

2. Lai nodrošinātu, ka Programmas virzība uz tās mērķu sasniegšanu tiek iedarbīgi novērtēta, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 24. pantu, lai grozītu pielikuma I daļu, vajadzības gadījumā pārskatītu vai papildinātu rādītājus un papildinātu šo regulu ar noteikumiem par uzraudzības un izvērtēšanas sistēmas izveidi.
3. Darbības rezultātu ziņošanas sistēma nodrošina, ka programmas īstenošanas un rezultātu uzraudzībai vajadzīgie dati tiek savākti efektīvi, lietderīgi un savlaicīgi. Šim nolūkam Savienības līdzekļu saņēmējiem un attiecīgā gadījumā dalībvalstīm uzliek samērīgas ziņošanas prasības.

21. pants Izvērtēšana

1. Izvērtēšanu veic savlaicīgi, lai tās rezultātus varētu ņemt vērā lēmumu pieņemšanas procesā.
2. Programmas vidusposma izvērtējumu veic, tiklīdz ir pieejama pietiekama informācija par Programmas īstenošanu, bet ne vēlāk kā četrus gadus pēc Programmas īstenošanas sākuma.
3. Programmas īstenošanas beigās, bet ne vēlāk kā pēc četriem gadiem no 1. pantā norādītā termiņa beigām, Komisija veic programmas galīgo izvērtēšanu.
4. Komisija Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai paziņo šīs izvērtēšanas rezultātus kopā ar saviem apsvērumiem.

22. pants Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz EISI koordinācijas 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.

23. pants Deleģēti akti

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 24. pantu:

- (a) lai grozītu pielikuma I daļu attiecībā uz rādītājiem un noteiktu uzraudzības un izvērtēšanas sistēmu;
- (b) lai grozītu pielikuma II daļu attiecībā uz 3. panta a) punkta i) apakšpunktā noteiktajam konkrētajam mērķim piešķirto budžeta līdzekļu indikatīvās procentuālās daļas;
- (c) lai grozītu pielikuma III daļu attiecībā uz transporta pamattīkla koridoru un iepriekš definēto posmu noteikšanu un iepriekš definētajiem posmiem visaptverošajā tīklā;
- (d) lai grozītu pielikuma IV daļu attiecībā uz pārrobežu projektu apzināšanu atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā;
- (e) lai grozītu pielikuma V daļu attiecībā uz kopīgu interešu digitālās savienotības projektu apzināšanu.

24. pants
Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 23. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz 2028. gada 31. decembrim.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 23. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 23. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

25. pants
Informācija, komunikācija un publicitāte

1. Savienības finansējuma saņēmēji atzīst Savienības finansējuma izcelsmi un nodrošina tā redzamību (jo īpaši darbību un to rezultātu popularizēšanā), sniedzot dažādām auditorijām, tostarp plašsaziņas līdzekļiem un sabiedrībai, mērķorientētu informāciju, kas ir konsekventa, lietderīga un samērīga.
2. Saistībā ar Programmu, tās darbībām un rezultātiem Komisija rīko informācijas un komunikācijas pasākumus. Programmai piešķirtie finanšu resursi veicina arī Savienības politisko prioritāšu korporatīvo komunikāciju sabiedrībai, ciktāl šīs prioritātes saistītas ar 3. pantā minētajiem mērķiem.

26. pants
Savienības finanšu interešu aizsardzība

Ja trešā valsts Programmā piedalās, pamatojoties uz lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar starptautisku nolīgumu, vai uz kādu citu juridisku aktu, šī trešā valsts piešķir vajadzīgās tiesības un piekļuvi, lai atbildīgais kredītrīkotājs, Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF), Eiropas Revīzijas palāta varētu pilnīgi īstenot savu attiecīgo kompetenci. OLAF gadījumā šīs tiesības ietver tiesības veikt izmeklēšanu, tostarp pārbaudes un apskates uz vietas, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES, *Euratom*) Nr. 883/2013 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF).

VI NODAĻA

PĀREJAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

27. pants

Atcelšana un pārejas noteikumi

1. Ar šo atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014.
2. Neskarot 1. punktu, šī regula neietekmē attiecīgo darbību turpināšanu vai pārveidošanu līdz to noslēgšanai atbilstoši Regulai (ES) Nr. 1316/2013, ko turpina piemērot attiecīgajām darbībām līdz to noslēgšanai.
3. No Programmas finansējuma var segt arī izdevumus par tehnisko un administratīvo palīdzību, kas ir vajadzīga, lai nodrošinātu pāreju starp Programmu un pasākumiem, kuri pieņemti saskaņā ar iepriekšējo programmu — Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu — atbilstoši Regulai (ES) Nr. 1316/2013.
4. Lai varētu pārvaldīt darbības, kuras līdz 2027. gada 31. decembrim nebūs pabeigtas, šīs regulas 4. panta 5. punktā paredzēto izmaksu segšanai budžetā vajadzības gadījumā var iekļaut apropriācijas arī pēc 2027. gada.

28. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2021. gada 1. janvāra.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

- 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums
- 1.2. Attiecīgā(-s) rīcībpolitikas joma(-s) (*programmu kopums*)
- 1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība
- 1.4. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums
- 1.5. Ilgums un finansiālā ietekme
- 1.6. Paredzētie pārvaldības veidi

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

- 2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi
- 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma
- 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

- 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas
- 3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem
 - 3.2.1. *Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem*
 - 3.2.2. *Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām*
 - 3.2.3. *Trešo personu iemaksas*
- 3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014.

1.2. Attiecīgā(-s) rīcībpolitikas joma(-s) (*programmu kopums*)

Eiropas stratēģiskās investīcijas

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☐ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, kas balstās uz iepriekš veiktu izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību⁴²

☒ spēkā esošas darbības turpināšanu

☐ vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.4. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.4.1. *Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks*

2014. gadā izveidotais Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) atbalsta ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklā (*TEN*) transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē. Tā ir viena no svarīgākajām programmām, kas atbalsta attiecīgas ES prioritātes, jo īpaši darbvietu radīšanu, izaugsmi un ieguldījumus, enerģētikas savienību, digitālo vienoto tirgu, rīcību klimata politikas jomā, sociālu Eiropu, vienoto tirgu un tirdzniecību. EISI balstās uz attiecīgajām nozaru pamatnostādņēm.

Ņemot vērā pozitīvo pieredzi, kas gūta EISI īstenošanā 2014.–2020. gada periodā, Komisija iesniedz priekšlikumu nākamajam EISI ar 2021.–2027. gada daudzgadu finanšu shēmas (DFS) sagatavošanu saistītā vispārējā politikas procesa kontekstā. Jaunās programmas darbības jomā un struktūrā ir ņemta vērā politikas prioritāšu attīstība un Komisijas centrālo dienestu sniegtie vispārīgie norādījumi par vienkāršošanu.

Lai arī programmas pamatprioritāšu centrā joprojām ir Eiropas komunikāciju tīkli, laikposmā pēc 2020. gada EISI ir paredzēta plašāka darbības joma enerģētikas nozarē, lai tas aptvertu arī pārrobežu sadarbību atjaunojamo energoresursu enerģijas (*RES*) jomā, un no jauna noteikta darbības joma digitālajā nozarē tā, lai tas papildinātu jauno Digitālās Eiropas programmu (*DEP*). Konkrētāk:

transporta nozarē EISI palīdz pabeigt abus Eiropas transporta tīklu slāņus: *TEN-T* pamattīklu līdz 2030. gadam un *TEN-T* visaptverošo tīklu līdz 2050. gadam. EISI arī atbalsta Eiropas satiksmes pārvaldības sistēmu izvēršanu visiem transporta veidiem

⁴²

Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā.

un palīdz Eiropas Savienībai pāriet uz tīru un savienotu mobilitāti. Vajadzības gadījumā tas arī atbalsta *TEN-T* tīkla pielāgošanu militārās mobilitātes prasībām;

enerģētikas nozarē EISI veicina *TEN-E* tīklu pabeigšanu, atbalstot tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas attiecas uz iekšējā enerģijas tirgus turpmāku integrāciju un tīklu savstarpējo izmantojamību pāri robežām un starp nozarēm. Papildus tam EISI arī veicina dalībvalstu sadarbību pārrobežu *RES* plānošanā un izvēršanā, tādējādi sekmējot rentablu mērķvērtības sasniegšanu līdz 2030. gadam;

digitālajā nozarē EISI sniedz ieguldījumu Gigabitu sabiedrības stratēģijā izklāstīto digitālās savienotības mērķu sasniegšanā, ES digitālo tīklu noturībā un jaudā, pievēršoties starptautiskajai savienotībai, kā arī enerģijas un mobilitātes tīklu digitalizācijā, lai dotu iespēju nodrošināt pārrobežu pakalpojumus šajās divās jomās.

Kas attiecas uz programmas īstenošanas režīmu — tiek ierosināts turpināt efektīvo, mērķorientēto īstenošanu Komisijas tiešā pārvaldībā. Lēmums par iespējamo atkārtoto pilnvaru deleģēšanu Inovācijas un tīklu izpildaģentūrai (*INEA*)⁴³ būs atkarīgs no izmaksu un ieguvumu analīzes iznākuma un saistītiem pieņemamajiem lēmumiem. Tiktu veikti visi pielāgojumi, kas nepieciešami darbam saskaņā ar jauno struktūru, lai nodrošinātu efektivitāti, lielāku elastīgumu, saskaņotību un sinerģiju, vienkāršošanu un pievēršanos sniegunam.

Mērķis ir panākt, ka programma jau tās pašā sākumā, 2021. gadā, ir darbspējīga. Lai laikus sāktu EISI darbību un agrīni piešķirtu ES līdzekļus saņēmējiem, uzsākšanas posmā ir intensīvi jāgatavojas. Lai izstrādātu pamatīgu projektu plūsmu un laikus saplānotu darba programmas / uzaicinājumus visās EISI nozarēs (tostarp ņemtu vērā specifiku, kāda ir kohēzijas budžetam, sinerģijas uzaicinājumiem, dotāciju apvienošanai vai kombinēšanai ar finanšu instrumentiem, kas nav ES instrumenti, utt.), ir vajadzīga efektīva koordinācija starp tieši iesaistītajiem dienestiem.

- 1.4.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (ex ante)

LESD 171. pants dod Savienībai pilnvaras noteikt, kuri projekti rada kopīgu ieinteresētību *TEN* tīklu infrastruktūrā, īstenošanas metožu izvēli atstājot dalībvalstu ziņā. Ar to pašu pantu Savienība ir pilnvarota atbalstīt šādus projektus, kas rada kopīgu ieinteresētību.

2014.–2020. gada periodā EISI programma atbalstīja ieguldījumus transporta, enerģētikas un digitālajā infrastruktūrā saskaņā ar iepriekš minēto Līguma pantu. Taču ieguldījumi *TEN* tīklos būs vajadzīgi arī pēc 2020. gada, turklāt problēmu apmērs ir tik liels, ka tās nav iespējams atrisināt tikai ar dalībvalstu līmenī pieejamajiem resursiem. *TEN* projekti pēc būtības ir ES mēroga projekti, un tos var efektīvāk īstenot Savienības līmenī — ja dalībvalstis rīkojas kopā, tiek gūti kopumā lielāki labumi, paātrināta īstenošana un samazinātas izmaksas. Tāpēc ES līmeņa rīcība šajā jomā ir pamatota.

Paplašināta EISI programma laikposmā pēc 2020. gada nodrošinās satvaru, kas vajadzīgs, lai turpinātu sniegt ES atbalstu transporta, enerģētikas un digitālajai Eiropas mēroga infrastruktūrai. Katrā nozarē ES finansiālais atbalsts ir nepieciešams šādu iemeslu dēļ:

transports: vajadzību pēc lielajiem ieguldījumiem nevar apmierināt dalībvalstis vien. Publiskajiem budžetiem joprojām tiek piemērota stingra fiskālā konsolidācija, tai pašā laikā EISI līdzekļu īstenošana *TEN-T* jomā 2014.–2016. gadā liecina, ka dalībvalstu un privātā sektora finansiālais atbalsts Eiropas nozīmes projektiem joprojām ir ļoti svarīgs, bet nepietiekams;

enerģētika: vairumu kopīgu interešu projektu principā var finansēt tirgus, taču vairāki projekti nevar iztikt arī bez ES atbalsta, ņemot vērā to papildu sekas (tai skaitā inovāciju) un to, ka attiecīgo ieguldījumu apjomu sistēma nespēj sabiedriskot;

atjaunojamo energoresursu enerģija: pašlaik ES atbalsts atjaunojamo energoresursu jomā netiek sniegts ar mērķi atvieglot kopīgu izstrādi. Atjaunojamo energoresursu enerģijas izvēršanas koordinēšana ES mērogā un mērķorientēts ES atbalsts varētu atvieglot nozares integrāciju un radīt papildu ieguldījumus šajā jomā. Potenciālais atbalsts šajā jomā tikai kompensētu izmaksas, ko rada tādu šķēršļu pārvarēšana, kas ir saistīti ar dalībvalstu savstarpējo sadarbību pāri robežām un/vai kas kavē nozares integrāciju. Paredzams, ka nākotnē šos projektus aizvien vairāk finansēs tirgus;

digitālā nozare: ES ekonomika un sabiedrība ir ļoti atkarīga no tādas datu infrastruktūras izvēršanas, kas spēj balstīt jaunu tehnoloģiju, pakalpojumu un lietojumu attīstību. Nepietiekams finansējums un saikņu trūkums pašreizējās programmās noved pie nepārejošām nepilnībām platjoslas savienotības infrastruktūrā, neļaujot īstenot ES digitālās ekonomikas potenciālu visā pilnībā. Ir vajadzīga ES rīcība, lai nodrošinātu netraucētu savienotību visā ES, kas savukārt sniegs milzīgus labumus dažādās ekonomikas nozarēs, kā arī palielinās kohēziju visā šajā pasaules daļā.

Gaidāmā radītā Savienības pievienotā vērtība (*ex-post*)

EISI, attīstot savienotību transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā, sniedz ES pievienoto vērtību, jo pievēršas Eiropas nozīmes sabiedriskajiem labumiem un projektiem, kas bez ES atbalsta netiktu īstenoti. Konkrētāk, EISI ES pievienotā vērtība ir tā spēja:

~novirzīt publisko un privāto finansējumu uz ES politikas mērķiem,

~dot iespēju veikt nozīmīgus ieguldījumus gadījumos, kad izmaksas sedz valsts/vietējā līmenī, bet labumi ir jūtami Eiropas mērogā,

~paātrināt pāreju uz mazemisiju digitālu sabiedrību.

ES atbalsts, kas tiks sniegts no jaunās EISI programmas, ir vērsts uz darbībām ar visaugstāko ES pievienoto vērtību. Konkrētāk:

transporta nozarē tas attiecas uz pamattīkla pārrobežu posmiem un problemātiskajiem posmiem, satiksmes pārvaldības sistēmu liela mēroga izvēršanu un būtiskām jaunām prioritātēm, piemēram, alternatīvo degvielu, digitalizāciju, drošību un militāro mobilitāti;

enerģētikas nozarē tas skar pārrobežu infrastruktūras projektus, kas attiecas uz elektropārvadi un elektroenerģijas uzkrāšanu, gāzes, CO₂ pārvadi un viedajiem tīkliem pārvades un sadales tīklu saskarpunktos, kā arī projektus, kas vairo pārvades

tīklu viedumu. Tas arī attiecas uz atjaunojamo energoresursu enerģijas mērķorientētu pārrobežu izvēršanu un plānošanu, kur ir iesaistītas vismaz divas dalībvalstis;

digitālajā nozarē tas attiecas uz tādu digitālās savienotības projektu izvēršanu, kuriem, sagaidāms, būs liela ietekme uz digitālo vienoto tirgu, cita starpā tāpēc, ka tie tiek saskaņoti ar mērķiem, kas noteikti paziņojumā par Gigabitu sabiedrības stratēģiju, tiem ir spēcīga pārrobežu ietekme un tie dod iespēju veidot sinerģiju nozaru starpā un ar digitālajiem pakalpojumiem. Sīkāka prioritāro projektu noteikšana notiek atkarībā no tā, kādas priekšrocības būtu to īstenošanai ES mērogā, ņemot vērā to, ka, no vienas puses, daži projekti vispār netiktu īstenoti, ja tiktu atstāti dalībvalstu ziņā, un, no otras puses, citiem projektiem nebūtu tik liela ietekme uz digitālo vienoto tirgu, ja tos īstenotu ar virkni atsevišķu nekoordinētu intervences pasākumu.

1.4.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

EISI 2014.–2020. gada perioda starpposma novērtējuma konstatējumi un atklātā sabiedriskā apspriešana par turpmāko EISI programmu liecina, ka pastāv iespējas turpināt šo programmu arī pēc 2020. gada.

Galvenie Komisijas 2018. gada 13. februārī pieņemtā EISI starpposma novērtējuma secinājumi ir šādi.

Kopumā pēc pirmajiem trīsarpus EISI īstenošanas gadiem šī programma sekmīgi virzās uz priekšu, lai gan ir daudz par agru vērtēt rezultātus, jo programma ir īstenošanas sākumposmā. Turklāt regulējumā noteiktajā darbības rezultātu satvarā nav labi definētu un spēcīgu rādītāju. Paturot prātā šo piebildi, EISI nozarēs, kā liecina novērtējums, ir sasniegti šādi rezultāti.

EISI ir iedarbīgs un mērķorientēts instruments ieguldījumiem Eiropas infrastruktūrā transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē. EISI sniedz ieguldījumu Komisijas prioritātēs darbvieta, izaugsmes un ieguldījumu jomā, iekšējā tirgū, enerģētikas savienībā un klimata jomā, kā arī digitālajā vienotajā tirgū.

EISI rada augstu Eiropas pievienoto vērtību visām dalībvalstīm, atbalstot pārrobežu savienotības projektus.

Enerģētikas nozares projekti nodrošina apgādes drošību, un tiem ir liela nozīme rentablā ekonomikas dekarbonizācijā. EISI ir noderīgs arī jaunu ES mēroga sistēmu izvēršanā satiksmes pārvaldības un drošības jomā, augstas veiktspējas elektrolīniju un viedo tīklu izvēršanā un platjoslas un savstarpēji savienotu digitālo pakalpojumu izvēršanā.

Telekomunikāciju nozarē, tā kā EISI pievēršas gan sabiedriskas nozīmes digitālajiem pārrobežu pakalpojumiem, gan komunikācijas un datošanas infrastruktūrai, programma ir izrādījusies ļoti ietekmīga ES digitālā vienotā tirgus mērķu sasniegšanā. Tomēr, tā kā komunikāciju jomas EISI resursi bija ierobežoti, ar to varēja atbalstīt tikai pašus pirmos soļus ceļā uz pilnīgu pārrobežu digitālo infrastruktūru sabiedriskas nozīmes jomās.

Lai pabeigtu ES politikas prioritātēs aprakstīto TEN, joprojām būs vajadzīgi milzīgi ieguldījumi, kas daļēji būs atkarīgi no tā, vai tiks turpināts ES atbalsts. Pastāv iespēja piesaistīt papildu ieguldījumus no publiskā un privātā sektora, ja tiktu darīts pieejams papildu ES budžets tirgus kļūdu novēršanai.

Attiecībā uz programmas īstenošanu novērtējumā tika norādīts turpmākais.

EISI dotāciju tiešā pārvaldība ar spēcīgu projektu plūsmu, konkursa veida atlases procesu, vērstību uz ES politikas mērķiem, saskaņotu īstenošanu un dalībvalstu pilnvērtīgu iesaisti ir izrādījusies ļoti efektīva. Izpildaģentūra INEA ir guvusi ļoti labus rezultātus EISI finansiālajā pārvaldībā.

Pirmo reizi daļa kohēzijas budžeta transporta nozarei tika izpildīta tiešās pārvaldības režīmā EISI ietvaros. 100 % budžeta tika piešķirti programmas perioda pirmajā pusē un gandrīz tikai ilgtspējīgiem transporta veidiem.

EISI turpināja izmantot un izstrādāt novatoriskus finanšu instrumentus. Tomēr to izvērsanu ierobežo ESIF piedāvātās jaunās iespējas. Paredzams, ka EISI finanšu instrumentu izmantojuma apmērs pieaugs programmas darbības otrajā pusē, kad būs nodrošināta EISI un ESIF savstarpējā papildināmība.

2017. gadā transporta nozarē tika gūta ļoti pozitīva pirmā pieredze dotāciju kombinēšanā ar finanšu instrumentiem, un šī kombinēšana deva iespēju izmantot dotācijas, lai piesaistītu pēc iespējas vairāk finansējuma no privātā vai publiskā sektora.

EISI ir arī veicis izmēģinājumus pārrobežu sinerģijas jomā, bet tā darbību ierobežo pašreizējā tiesiskajā regulējumā / budžeta satvarā noteiktie ierobežojumi. Nozaru politikas pamatnostādnes un EISI būtu jāpadara elastīgāki, lai atvieglotu sinerģijas radīšanu un varētu efektīvāk reaģēt uz tehnoloģiju jaunievedumiem un jaunām prioritātēm.

2021.–2027. gada periodā EISI tiks vēl vairāk saskaņots ar pašreizējām Komisijas politikas prioritātēm, jo īpaši digitalizāciju un dekarbonizāciju. Tas palīdzēs spēcīnāt EISI īstenošanu, jo var rasties vairāk jomu, kurās ir iespējama sinerģija.

Komisija ierosina laikposmā pēc 2020. gada turpināt īstenot EISI tiešās pārvaldības režīmā, tāpat kā 2014.–2020. gada periodā. Taču tiks arī ieviesti daži uzlabojumi. Papildus tam, ka ir nepieciešams labi noteikt rādītājus un izpildīt citus ieteikumus, kas sniegti starpposma novērtējumā, būs arī jāievieš uz vienkāršošanu un efektivitāti vērsti pielāgojumi saskaņā ar Komisijas norādījumiem par vienkāršošanu.

Citi aspekti, kas būtu jāuzlabo, attiecas uz administratīvo prasību samazināšanu mazām dotācijām, novatoriskiem atbalsta veidiem, tehnisku palīdzību projektu sagatavošanā, pārliecināšanos par dažu veidu projektu ilgtspēju/klimatnoturību, kā arī uz sinerģiju. Tiks mazināts arī pašreizējais elastības trūkums attiecībā uz prioritātēm un intervences tvērumu, lai, piemēram, varētu ņemt vērā jaunas politikas prioritātes un tehnoloģiskās pārmaiņas.

1.4.4. *Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Kohēzijas fonds (KF)/ ERAF	• Skaidrākas robežas novilkšana starp KF/ERAF un EISI darbības jomu transporta nozarē⁴⁴: EISI pievērsīsies pārrobežu nozīmes TEN-T infrastruktūrai (tostarp īstenošanos Kohēzijas fonda budžetu transporta nozarē), savukārt EISI fondi pievērsīsies pilsētu, vietējām un reģionālām mobilitātes vajadzībām. • Labāka politikas mērķu un intervences pasākumu koordinācija un racionalizēšana ar <i>ex ante</i> nosacījumiem, ko piemēro dalītas pārvaldības režīmā veiktiem ieguldījumiem transporta nozarē (lai
----------------------------	---

⁴⁴

Atkarībā no galīgajiem lēmumiem par katras programmas darbības jomu un budžetu.

	nodrošinātu pilnīgu saskaņotību ar <i>TEN-T</i>). - Enerģētikas nozarē šī robeža ir skaidra — EISI pievēršas <i>TEN-E</i> (tostarp viedajiem tīkliem pārvades jomā un pārvades un sadales tīklu saskarpunktos), bet KF/ERAF — valstu/reģionāla mēroga pārvadei, sadalei un sadales viedajiem tīkliem un krātuvēm. Ieguldījumu nozīmīguma pieaugums vietējā un reģionālā līmenī decentralizētajā energosistēmā norāda, ka KF/ERAF finansējums enerģētikas nozarē joprojām ir tikpat svarīgs vai pat vēl svarīgāks. - KF/ERAF un EISI saskaņīgi nodrošina konsekventu un savstarpēji papildinošu atbalstu ES stratēģisko savienotības mērķu sasniegšanā digitālajā nozarē. Kas attiecas uz to, ka gan KF/ERAF, gan EISI ir viens mērķis, kura sasniegšanā tiem būtu jāsniedz savs ieguldījums, jānorāda, ka EISI ir paredzēts novērst tirgus nepilnības jomās, kurās projektus var izvērst ar zemas intensitātes dotācijām, savukārt KF/ERAF tā rezultātā var pievērsties citām un smagākām tirgus nepilnībām jomās, kurās ir vajadzīgas lielāka apmēra un intensitātes dotācijas. - Labāka to noteikumu saskaņošana, kas attiecas uz pieteikumiem, īstenošanu un uzraudzību.
<i>InvestEU</i>	- Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā nav finanšu instrumentu. - Dotāciju atbalsta vēršana uz projektiem, ko nevar atbalstīt ar finanšu instrumentiem, vai - dotāciju apvienošana ar <i>InvestEU</i> (vai citu privātu finansējumu), ja tas ir nepieciešams rentabilitātes nodrošināšanai.
Digitālās Eiropas programma	- Saskaņā ar Digitālās Eiropas programmas pašreizējo formulējumu tajā būs iekļauti turpmāki pasākumi, kas attiecas uz pašreizējā EISI digitālo pakalpojumu infrastruktūru sadaļu. - Digitālās Eiropas programmas ietvaros attīstītie pakalpojumi tiks sniegti, izmantojot 2021.–2027. gada EISI nodrošināto savienotības infrastruktūru. - Digitālās Eiropas programmas ietvaros attīstīto kiberdrošību izmantos arī, lai aizsargātu kritisko infrastruktūru, kam atbalstu būs sniedzis 2021.–2027. gada EISI.
“Apvārsnis Eiropa”	Tāpat kā pašreizējā periodā, novatorisku risinājumu izstrādi atbalstīs ES pētniecības programma “Apvārsnis Eiropa”, bet novatorisku risinājumu izvēšanu atbalstīs jaunais EISI, ja tie būs saistīti ar tā darbības jomu (piemēram, ar alternatīvu degvielu vai digitālām satiksmes pārvaldības sistēmām). Pārklāšanās riska nav, jo programmas “Apvārsnis Eiropa” un EISI darbības skar pēc būtības dažādus tirgus gatavības posmus.

1.5. Ilgums un finansiālā ietekme

☒ **ierobežota ilguma** priekšlikums/iniciatīva

– ☒ darbības laiks: 01.01.2021.–31.12.2027.

– ☒ finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no 2021. līdz 2027. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no 2021. līdz 2033. gadam.

☐ **beztermiņa** priekšlikums/iniciatīva

– Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG.,

pēc kura turpinās normāla darbība.

1.6. Plānotie pārvaldības veidi⁴⁵

☒ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

– ☒ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

– ☒ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☒ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta īstenošanas uzdevumi uzticēti:

– ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

– ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

– ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

– ☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

– ☒ publisko tiesību subjektiem;

– ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus, ja tie sniedz pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ struktūrām, kuru darbību reglamentē dalībvalsts privāttiesības, kurām ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuras sniedz pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības KĀDP saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā.

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

Piezīmes

Programmu īsteno atbilstoši tiešas pārvaldības principam saskaņā ar Finanšu regulu. Var tikt apsvērta iespēja piemērot netiešās pārvaldības režīmu digitālās savienotības infrastruktūrai, jo īpaši sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem. Lai varētu izdarīt vispiesardzīgākās prognozes, šajā tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā ir pieņemts, ka tiks izmantota tieša pārvaldība.

⁴⁵

Skaidrojumus par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Atkarībā no gaidāmās izmaksu un ieguvumu analīzes iznākuma lielākās daļas budžeta izpilde varētu tikt deleģēta izpildaģentūrai⁴⁶, kā tas ir arī 2014.–2020. gada periodā. Šādā gadījumā Komisijas struktūrvienības tieši pārvaldītu tikai programmas atbalsta darbības.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt periodiskumu un nosacījumus.

Darbības rezultātu satvars, kas tiks ieviests, lai uzraudzītu programmas mērķu sasniegšanu un tās devumu ES politikas mērķu izpildē, būs vienkāršāks, bet pamatīgāks par 2014.–2020. gada EISI. Tiks izstrādāti rādītāji programmas īstenošanas un progresu uzraudzībai.

Tiks veikta programmas starpposma un *ex post* izvērtēšana, lai novērtētu tās efektivitāti, lietderību, atbilstību, saskaņotību un pievienoto vērtību.

Kas attiecas uz darbībām — snieguma ziņošanas sistēma nodrošinās, ka programmas īstenošanas un rezultātu uzraudzībai nepieciešamie dati tiek savākti efektīvi, lietderīgi un savlaicīgi. Šajā nolūkā Savienības līdzekļu saņēmējiem un (attiecīgā gadījumā) dalībvalstīm tiks noteiktas proporcionālas ziņošanas prasības.

Programmas mērķu uzraudzības vajadzībām tiks sagatavoti regulāri darbības ziņojumi par projektu pārvaldību un finansiālo izpildi.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosinātā(-o) pārvaldības veida(-u), finansējuma apgušanas mehānisma, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Programmu īsteno tiešās pārvaldības režīmā. Atkarībā no izmaksu un ieguvumu analīzes iznākuma un saistītajiem pieņemamajiem lēmumiem pārvaldība var tikt deleģēta izpildaģentūrai. Šādā gadījumā dažas programmas atbalsta darbības varētu pārvaldīt tieši Komisija.

Jau izveidotajai izpildaģentūrai INEA ir EISI pārvaldības nepārtrauktības nodrošināšanai nepieciešamā struktūra un procesi. Tās darbības centrā bija *TEN-T* projektu pārvaldība saskaņā ar 2000.–2006. gada un 2007.–2013. gada finansiālo redzējumu un saskaņā ar 2014.–2020. gada EISI.

Kā liecina 2014.–2020. gada EISI starpposma novērtējums, EISI dotāciju tiešā pārvaldība, ko īsteno INEA saskaņā ar savām pašreizējām pilnvarām, ir izrādījusies efektīva — pastāv spēcīga projektu plūsma, konkursa veida atlases process, pārvaldība ir vērsta uz ES politikas mērķiem, īstenošana ir saskaņota un dalībvalstis pilnvērtīgi iesaistās. INEA ir guvusi labus rezultātus gan EISI budžeta, gan tā finansiālajā pārvaldībā.

Var tikt apsvērta iespēja piemērot netiešās pārvaldības režīmu digitālās savienotības infrastruktūrai, jo īpaši sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem.

⁴⁶

Programma varētu tikt (daļēji) deleģēta izpildaģentūrai atkarībā no izmaksu un ieguvumu analīzes iznākuma un saistītajiem pieņemamajiem lēmumiem; attiecīgās administratīvās apropriācijas par programmas īstenošanu Komisijā un izpildaģentūrā tiks attiecīgi pielāgotas.

Programmas īstenošanai lielākoties izmantos dotācijas. Tiks izveidota attiecīga kontroles sistēma, kuras uzmanības centrā būs trīs galvenie dotāciju īstenošanas posmi, kā noteikts Finanšu regulā:

uzaicinājumu organizēšana un programmas politikas mērķiem atbilstošu priekšlikumu atlase;

darbības, uzraudzības un *ex ante* kontroles, kas attiecas uz projekta īstenošanu, publisko iepirkumu, priekšfinansēšanu, starpposma un galīgajiem maksājumiem, garantiju pārvaldību;

projektu un maksājumu *ex post* kontroles.

Sagaidāms, ka šī kontroles stratēģija nodrošinās tādus snieguma rezultātus, kas atbilst programmas pirmā laidiena rādītājiem⁴⁷:

~izpildīti 100 % saistību un maksājumu apropriāciju,

~100 % saņēmēju informēti laikus,

~vairāk nekā 95 % dotāciju līgumu parakstīti laikus,

~100 % maksājumu veikti laikus,

~atlikušo kļūdu līmenis (*RER*) mazāks par būtiskuma sliekšni, kas ir 2 %.

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto(-ajām) iekšējās kontroles sistēmu(-ām)

Apzinātie riski lielā mērā ir tādi paši kā iepriekšējai programmai apzinātie:

galvenās prioritātes (koridori, projekti, kas rada kopīgu ieinteresētību) neattīstās tik ātri, kā iecerēts, nepietiekamas tirgū ieviešanas dēļ vai piedāvāto projektu kvalitātes dēļ;

kavējumi projektu īstenošanā;

iespējamās kļūdas ES līdzekļu pārvaldībā vai to nepareiza pārvaldība;

mainīgi tirgus apstākļi, jo īpaši iespēja, ka samazinās pieprasījums pēc infrastruktūras, kā tas bija iepriekšējā finanšu krīzē.

Šajā sakarā sagaidāms, ka jaunā militārās mobilitātes iniciatīva būs pakļauta tiem pašiem riskiem kā citi transporta projekti.

Digitālajā nozarē EISI finansēs jaunu veidu digitālās infrastruktūras projektus (piem., 5G koridorus, zemūdens kabelus), uz kuriem iepriekš EISI programma neattiecās un kuros būs iesaistītas jaunu veidu ieinteresētās personas (piem., sociālekonomiskie virzītājspēki, tādi kā skolas, slimnīcas utt.). Šā iemesla dēļ EISI digitālajā sadaļā būs ietvertas atbalsta darbības, kuras būs paredzētas ieinteresēto personu intensīvas iesaistes panākšanai un projektu izstrādei (piemēram, tehniskā palīdzība). Turklāt 5G koridoru izvēršanas darbības attiecas uz jaunām tehnoloģijām, kas ir atkarīgas no tā, kā tirgus virzīsies uz nozares standartiem un cik pieejamas būs jaunas tehnoloģijas, kas vajadzīgas nepieciešamajai aparātūras un programmatūras izvēršanai. Tāpēc tirgus apstākļi var ietekmēt konkrētu darbību īstenošanas grafiku.

Minētie riski ir jānovērš, raugoties, lai tiktu pievērsta uzmanība projektu plūsmas konkurētspējai un lai uzmanības centrā būtu projektu devums politikas mērķu

⁴⁷

Saskaņā ar informāciju, kas publicēta INEA 2017. gada darbības pārskatā.

izpildē, nodrošinot, ka sistemātiski iesaistās visi dalībnieki un saglabājot atbilstošu budžeta elastīgumu. *Ex ante* un *ex post* kontroļu kopums tiks pielāgots domājamā riska līmenim.

Šajā nolūkā minētās kontroles papildinās ar ikgadēju augšupēju riska novērtējumu, sistemātisku kontroles satvara novērtējumu, atbilstošu ziņošanu par novirzēm (izņēmumu un neatbilstības reģistrs) un korektīvām darbībām, kas veiktas, ņemot vērā ieteikumus, kurus sniedzis Iekšējās revīzijas dienests, Eiropas Revīzijas palāta vai budžeta izpildes apstiprinātājiestāde.

2.2.3. *Pārbaudu izmaksas un to lietderības pamatojums (attiecība “kontroles izmaksas ÷ attiecīgo pārvaldīto fondu vērtība”), un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas un programmas slēgšanas brīdī)*

Ja pieņem, ka jauno EISI programmu pārvaldīs Komisija, kontroles izmaksas būs lielākas nekā tad, ja tiktu izmantota pašreizējā EISI struktūra, un to apmērs varētu būt 1–3 % no maksājumu apropriācijām.

Kontroļu izmaksas un ieguvumi

Pašreizējā EISI kontroles izmaksas tika sadalītas Komisijas līmeņa pārraudzības izmaksās un īstenošanas struktūras līmeņa darbības kontroļu izmaksās. Kontroles izmaksas, kas saistītas ar finanšu instrumentiem, kuri neietilps jaunajā EISI, tika aplūkotas atsevišķi.

Aplēsts, ka Komisijas — trīs iesaistīto ĢD⁴⁸ — līmenī veikto kontroļu izmaksas ir aptuveni 0,1 % no programmā paredzētajām darbības maksājumu apropriācijām.

Šo kontroļu mērķis ir nodrošināt, ka atbildīgie ĢD var netraucēti un rezultatīvi pārraudzīt aģentūras darbu un ka Komisijas līmenī tiek gūts vajadzīgais pārliecības līmenis.

Saglabājoties pašreizējam aptvērumam, pārraudzības izmaksu palielinājums Komisijas līmenī, sagaidāms, atspoguļotu to, ka ir pieaugušas prasības attiecībā uz izpildaģentūru pārraudzību un ka tiek pieliktas papildu pūles, kas būs saistītas ar pārliecības gūšanu par jaunajiem programmas komponentiem, piemēram, militāro mobilitāti.

Vēsturiski INEA ir nodrošinājusi stabilu kontroles vidi, kurā kontroles izmaksas 2015. un 2016. gadā bija aptuveni 0,95 % no darbības maksājumiem. 2017. gada darbības pārskatā INEA lēsa, ka EISI (tostarp vēsturisko programmu) kontroļu izmaksas 2017. gadā bija EUR 20 miljoni jeb 1,25 % no kopējiem darbības maksājumiem (EUR 1602,2 miljoni).

Tā kā jaunā EISI programma projektu lieluma un veida ziņā ir tāda pati kā pašreizējais EISI, paredzams, ka kontroļu izmaksas vienību līmenī lielās līnijās paliks tādās pašās robežās (bet vēl jāsapaida, kad būs pabeigts izmaksu un ieguvumu novērtējums), lai gan, loģiski domājot, spēju veidošana, kas ir nepieciešama, lai varētu sākt darboties programmas papildinājumi, var paaugstināt kontroļu izmaksas.

Kontroles sniedz šādus ieguvumus:

– netiek atlasīti vājāki vai neatbilstoši priekšlikumi,

⁴⁸

Šajā aplēsē nav ņemti vērā ar programmu saistītie stratēģiskie un politiskie aspekti, ne arī EISI deleģēto instrumentu pārraudzība.

- tiek optimizēta ES līdzekļu plānošana un izlietošana, lai saglabātu ES pievienoto vērtību,
- tiek nodrošināta dotāciju nolīgumu kvalitāte, izvairoties no kļūdām juridisko personu identifikācijā un nodrošinot, ka tiek pareizi aprēķināti ES piešķirumi un saņemtas dotāciju līgumu pareizai izpildei vajadzīgās garantijas,
- maksājumu veikšanas posmā tiek konstatētas neatbilstīgas izmaksas,
- revīzijas posmā tiek konstatētas kļūdas, kas ietekmē darbību likumību un pareizību.

Tiks apsvērta iespēja ieviest vienkāršotas izmaksu iespējas, ja izmaksu un ieguvumu novērtējumā tiks sniegts pozitīvs atzinums par to ietekmi uz kļūdu līmeni, kontroļu izmaksām un kontroļu lietderību un efektivitāti.

Aplēstais kļūdu līmenis

2017. gads bija pirmais EISI programmas revīzijas gads. Šajā posmā par EISI transporta un enerģētikas sadaļām ir pieejama daļa revīzijas rezultātu. Paredzamais atlikušo kļūdu līmenis visām EISI nozarēm ir robežās no 1 % līdz 2 %. Tāda pati aplēse ir attiecināma arī uz EISI 2.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai paredzētos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Komisijas ģenerāldirektorāti, kas ir atbildīgi par darbībām, kuras finansētas saskaņā ar šo regulu, ir apņēmušies aizsargāt Savienības finanšu intereses saskaņā ar Komisijas Krāpšanas apkarošanas stratēģiju (COM(2011) 376, 2011. gada 24. jūnijs) un gaidāmo tās pārskatīto redakciju. Krāpšanas apkarošanas pasākumi jo īpaši attiecas uz profilaktisku krāpšanas, korupcijas un citu nelikumīgu darbību apkarošanas pasākumu piemērošanu, efektīvām pārbaudēm, nepamatoti izmaksāto summu atgūšanu un, ja ir atklāti pārkāpumi, uz iedarbīgām, proporcionālām un atturošām sankcijām saskaņā ar Padomes Regulu (EK, *Euratom*) Nr. 2988/95, Padomes Regulu (*Euratom*, EK) Nr. 2185/96 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/1999.

Komunikācijas tīklu, satura un tehnoloģiju ĢD, Mobilitātes un transporta ĢD un Enerģētikas ĢD, kā arī īstenošanas aģentūra *INEA*, ņemot vērā īstenojamo pasākumu proporcionalitāti, izmaksas un ieguvumus, ir atjauninājuši (Mobilitātes un transporta ĢD — 2017. gada novembrī, Enerģētikas ĢD — 2017. gada decembrī) vai līdz 2019. gada beigām atjauninās (Komunikācijas tīklu, satura un tehnoloģiju ĢD un *INEA*) savas krāpšanas apkarošanas stratēģijas un saistītos rīcības plānus ĢD līmenī, kuri attiecas uz visu izdevumu ciklu, kā rezultātā varēs novērtēt programmas risku.

Komisijas dienesti nodrošinās, ka to krāpšanas risku pārvaldības pieeja tiek izmantota, lai konstatētu augsta riska jomas, ņemot vērā izmaksu un ieguvumu analīzi par konkrēto nozari un *OLAF* veikumu krāpšanas apkarošanā un risku analīzē.

Līgumu, dotāciju un saistīto maksājumu administratīvā uzraudzība ir *INEA* kompetencē. Krāpšanas apkarošanas stratēģiju atjaunina reizi divos gados; pēdējoreiz tā tika atjaunināta 2016. gada beigās. Aģentūra izstrādā pati savus krāpšanas apkarošanas pasākumus, tostarp *ex post* revīzijas stratēģiju, kas paredzēta, lai novērtētu pamatā esošo darījumu likumību un pareizību un atgūtu nepamatoti

samaksātās summas. *INEA* ik gadu tiek veikta Eiropas Revīzijas palātas revīzija, lai pārbaudītu, vai grāmatojumi sniedz patiesu un skaidru priekšstatu un vai pamatā esošie darījumi (ienākumi un izdevumi) ir likumīgi un pareizi, un aģentūrai ik gadu tiek piemērotas arī Eiropas Parlamenta un ES Padomes noskaidrošanas procedūras.

Īstenojošie ĢD vai *INEA* līgumus par dotācijām un iepirkumu slēgs, pamatojoties uz standarta modeļiem, kuros būs izklāstīti vispārēji piemērojamie krāpšanas apkarošanas pasākumi, tostarp iepriekš izklāstītās pilnvaras veikt revīziju, pārbaudes uz vietas un inspekcijas. Komisijai, tās pārstāvjiem un Revīzijas palātai būs pilnvaras gan revidēt dokumentus, gan veikt revīzijas uz vietas attiecībā uz visiem dotāciju saņēmējiem, darbuzņēmējiem un apakšuzņēmējiem, kas saņēmuši Savienības līdzekļus.

Eiropas Birojam krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) ir atļauts veikt pārbaudes uz vietas un inspekcijas attiecībā uz ekonomikas dalībniekiem, kurus tieši vai netieši skar šāds finansējums, saskaņā ar Regulā (*Euratom*, EK) Nr. 2185/96 noteiktajām procedūrām, lai noteiktu, vai saistībā ar dotāciju nolīgumu vai lēmumu vai līgumu, kas attiecas uz Savienības finansējumu, ir notikusi krāpšana, korupcija vai jebkādas citas nelikumīgas darbības, kas ietekmē Eiropas Savienības finansiālās intereses. Eiropas Prokuratūra (*EPPO*) var izmeklēt krāpšanu un citus noziedzīgus nodarījumus, kas ietekmē Savienības finanšu intereses, un saistībā ar tiem veikt kriminālvajāšanu, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2017/1371.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija un jauna(-s) ierosinātā(-s) budžeta izdevumu pozīcija(-s)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
			no EBTA valstīm ⁵⁰	no kandidātvalstīm ⁵¹	no trešām valstīm	Finanšu regulas [21. panta 2. punkta b) apakšpunkta] nozīmē
	1. – Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija	Dif./nedif. ⁴⁹				
	2. – Kohēzija un vērtības					
	5. – Drošība un aizsardzība					
	02 03 01 Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) — transporta nozares mērķis	Dif.				
	05 03 Kohēzijas fonda iemaksas EISI — transporta nozares mērķis	Dif.				
	13 03 Militārās mobilitātes mērķis EISI transporta sadaļas ietvaros	Dif.	JĀ	NĒ	JĀ	NĒ
	02 03 02 EISI — enerģētikas nozares mērķis	Dif.				
	02 03 03 EISI — digitālās nozares mērķis	Dif.				
	EISI administratīvais atbalsts	Nedif.				

⁴⁹ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

⁵⁰ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁵¹ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	1, 2, 5	1. – Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija 2. – Kohēzija un vērtības 5. – Drošība un aizsardzība
--	----------------	--

			2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads	Pēc 2027. ga da	KOPĀ
02 03 01 Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments — Transports	Saistības	(1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892		12 776,473
	Maksājumi	(2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855	12 776,473
05 03 Kohēzijas fonda iemaksas Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā — Transports	Saistības	(1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588		11 243,118
	Payments	(2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181	11 243,118
13 03 Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments — Transports — Militārā mobilitāte	Saistības	(1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086		6 487,362
	Maksājumi	(2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2717,857	6487,362
02 03 02 Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments — Enerģētika	Saistības	(1)	1158,000	1180,900	1204,798	1229,694	1254,588	1279,480	1307,200		8614,659
	Maksājumi	(2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5149,194	8614,659
02 03 03 Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments — Digitalizācija	Saistības	(1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765		2939,039
	Maksājumi	(2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1569,136	2939,039

EISI administratīvais atbalsts ⁵²	Saistības = Maksājumi	(3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307		206,673
KOPĀ apropriācijas — programmas piešķirums	Saistības	=1+3	5605,457	5741, 281	5884,717	6029,923	6180,949	6332,159	6491,007		42 265,493
	Maksājumi	=2+3	558,111	2 276,241	2 761,743	3 125,509	3 410,205	3 667,185	3 817,276	22 649,223	42 265,493

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
--	----------	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē Tiesību akta finanšu pārskata pielikumā, kas starpdienestu konsultāciju vajadzībām ir augšupielādēts *DECIDE* sistēmā.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads	Pēc 2027. gada	KOPĀ
Cilvēkresursi		22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190		140,877
Citi administratīvie izdevumi		8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695		69,811
KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(Saistību summa = Maksājumu summa)	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886		210,688

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2021.	2022.	2023.	2024.	2025. gads	2026. gads	2027. gads	Pēc 2027. ga	KOPĀ
--	-------	-------	-------	-------	------------	------------	------------	--------------	------

⁵² Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

		gads	gads	gads	gads				<i>da</i>	
KOPĀ apropriācijas visās IZDEVUMU KATEGORIJĀS daudzgadu finanšu shēmā	Saistības	5636,546	5773,480	5916,623	6060,475	6210,029	6360,136	6518,893		42 476,181
	Maksājumi	589,200	2308,440	2793,649	3156,061	3439,285	3695,162	3845,162	22 649,223	42 476,181

3.2.2. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

- ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot administratīvās apropriācijas
- ☒ Priekšlikums/iniciatīva paredz izmantot administratīvās apropriācijas šādā veidā:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Gadi	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads	KOPĀ
------	---------------	---------------	---------------	---------------	------------	------------	------------	------

7. IZDEVUMU KATEGORIJA daudzgadu finanšu shēmā								
Cilvēkresursi	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	140,877
Citi administratīvie izdevumi	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	69,811
Starpsumma 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886	210,688

Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS⁵³ daudzgadu finanšu shēmā								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvi izdevumi	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673
Starpsumma Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS daudzgadu finanšu shēmā	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673

KOPĀ	58,889	60,555	60,829	60,053	59,171	58,670	59,193	417,361
-------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

⁵³

Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība. Tas iekļauj summas, kas vajadzīgas to vēl neizpildīto (“vēsturisko”) saistību pārvaldībai, kas attiecas uz 2014.–2020. gada programmām, kuras pašlaik pārvalda izpildaģentūra.

3.2.2.1. Paredzamās vajadzības pēc cilvēkresursiem

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

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

Gadi	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads	
•Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības	93	90	83	75	71	67	88	
Delegācijas								
Pētniecība								
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu — FTE) - AC, AL, END, INT un JED ⁵⁴								
7. izdevumu kategorija								
Finansēts no daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS	– galvenajā mītnē	122	128	133	126	122	116	85
	– delegācijās							
Finansēts no programmas piešķiruma ⁵⁵	– galvenajā mītnē							
	– delegācijās							
Pētniecība								
Cits (konkretizēt)								
KOPĀ		215	218	216	201	193	183	173

Vajadzības pēc cilvēkresursiem tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	• Politikas izstrāde un stratēģija • Atbalsts reģionāliem un tematiskiem forumiem projektu, kas rada kopīgu ieinteresētību, apzināšanā • Koordinācija un komunikācija ar visām ieinteresētajām personām (dalībvalstīm, trešām valstīm, citiem ĢD un citām ES iestādēm, tematiskiem un reģionāliem forumiem utt.) • Gada darba programmas izstrāde • Atlases process • Ikgadējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldība un projektu atlase ES finansiālajam atbalstam • Operatīvā un finansiālā projektu pārvaldība • Izvērtējumi
Ārštata darbinieki	• Atbalsts reģionāliem un tematiskiem forumiem projektu, kas rada kopīgu ieinteresētību, apzināšanā • Atbalsts atlases procesā • Atbalsts ikgadējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldībā un projektu atlasē ES finansiālajam atbalstam • Atbalsts finanšu un projektu pārvaldībā

⁵⁴ AC — līgumdarbinieki; AL – vietējie darbinieki, END – valstu norīkotie eksperti, INT – aģentūras darbinieki, JED – jaunākie eksperti delegācijās.

⁵⁵ Ārštata darbinieki paredzētā maksimālā summa, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām “BA” pozīcijām).

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Atbalsts izvērtējumu organizēšanā |
|--|---|

3.2.3. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- ☐ neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- ☒ paredz trešo personu sniegtu līdzfinansējumu:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Gadi	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads	KOPĀ
Norādīt līdzfinansētāju struktūru	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva ieņēmumus finansiāli neietekmē.
- ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - ☐ pašu resursus;
 - ☐ citus ieņēmumus.

Norādiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁵⁶						
		2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads
... pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgo(-ās) budžeta izdevumu pozīciju(-as).

[...]

Citas piezīmes (piem., metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

[...]

⁵⁶

Norādītajām tradicionālo pašu resursu (multas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.