EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 16.7.2025.
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu 2028.–2034. gadam, groza Regulu (ES) 2024/1679 un atceļ Regulu (ES) 2021/1153

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Komisija 2025. gada 16. jūlijā pieņēma priekšlikumu nākamajai daudzgadu finanšu shēmai laikposmam pēc 2027. gada, kurā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam (EISI) paredzēts 81 428 000 000 EUR finansējums investīcijām Eiropas transporta infrastruktūras un energoinfrastruktūras tīklos, arī militārās mobilitātes un atjaunīgās enerģijas projektos. Šā priekšlikuma mērķis ir noteikt EISI juridisko pamatu 2028.–2034. gadam.

• Pamatojums un mērķi

Lai panāktu gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, ES ir vajadzīga mūsdienīga un noturīga augstas veiktspējas un infrastruktūra, kas palīdzētu savienot un integrēt transporta nozari un enerģētikas nozari visā ES un visos tās reģionos. Šie savienojumi ir svarīgi, lai personas varētu brīvi pārvietoties un notiktu brīva preču, kapitāla un pakalpojumu aprite.

Eiropas transporta un enerģētikas tīkli:

- veicina pārrobežu savienojumus,
- nodrošina ES drošību,
- palielina Eiropas sociālās tirgus ekonomikas konkurētspēju,
- sniedz ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām un
- novērš izolāciju un veicina lielāku ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju.

Augstas veiktspējas Eiropas tīkli ir vajadzīgi arī, lai palielinātu ES noturību un militāro sagatavotību.

Ērti transporta un enerģētikas savienojumi Eiropā veicinās vienotā tirgus panākumus. Tie sniegs materiālus ieguvumus visiem Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem, padarot tiem efektīvāku un ilgtspējīgāku ceļošanu, preču pārvadāšanu un piekļuvi drošai, cenas ziņā pieejamai un dekarbonizētai enerģijai.

Šajā nolūkā EISI atbalsta investīcijas gan transporta infrastruktūrā, gan energoinfrastruktūrā, attīstot Eiropas komunikāciju tīklus, un pārrobežu atjaunīgās enerģijas projektos. Ņemot vērā augošos riskus, kas saistīti ar dabas un tehnoloģiskiem apdraudējumiem, mainīgos drošības apdraudējumus un citus traucējumus, ir būtiski nodrošināt, ka EISI investīcijas ir balstītas uz risku un ir noturīgas pret katastrofām saskaņā ar ES sagatavotības savienības stratēģijas mērķiem.

EISI ir vērsts uz projektiem ar vislielāko pievienoto vērtību Eiropas Savienībai un stimulē investīcijas projektos ar pārrobežu ietekmi un Eiropas mēroga sadarbspējīgās sistēmās, ko jāturpina finansēt pēc 2027. gada. Sniedzot atbalstu pārrobežu projektiem tieši ES līmenī, EISI palīdz pārvarēt koordinācijas problēmas, kas izriet no tā, ka projekti aptver vairākas jurisdikcijas. EISI ar savu efektīvo darbības modeli cenšas novērst tirgus nepilnības un palīdz piesaistīt papildu investīcijas un finansējumu no citiem avotiem, piemēram, valstu budžetiem, valstu enerģijas tarifu sistēmām un privātā sektora, izmantojot visu Finanšu regulā pieejamo instrumentu klāstu.

Attiecībā uz transportu EISI mērķis ir veicināt Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pabeigšanu, galveno uzmanību pievēršot pamattīkla un paplašinātā pamattīkla pabeigšanai līdz 2030. un

2040. gadam. Eiropas mēroga multimodālā transporta tīkla izveide ir būtisks nosacījums izaugsmei un ilgtspējai Eiropā – no ieejas punktiem, kas ir ostas, līdz sauszemes pamatsavienojumiem, kas nepieciešami vienotajam tirgum un reģionu savienotībai. Šajā kontekstā EISI īpašu uzmanību pievērsīs infrastruktūras projektiem ar spēcīgu pārrobežu dimensiju, piemēram, projektam *Rail Baltica*, Brennera bāzes tunelim, Sēnas–Esko iekšzemes ūdensceļam, Brno–Bratislavas, Saloniku–Bukarestes vai *TEN-T* ostu iekšzemes savienojumu attīstīšanai.

Ciešā koordinācijā ar Eiropas Konkurētspējas fondu un valstu un reģionu partnerības plāniem EISI atbalsta arī sadarbspējīgu, drošu un viedu mobilitāti *TEN-T* tīklā (piem., izvēršot Eiropas satiksmes pārvaldības sistēmas, tādas kā Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma vai upju informācijas pakalpojumi iekšzemes ūdensceļiem) vai attiecīgā gadījumā ar sadarbspējas, standartu vai lietotāju termināļu palīdzību nodrošina minēto sistēmu starpsavienojumu ar ES kosmosa sistēmām, piemēram, *Galileo, EGNOS* un *IRIS²*, attiecīgi pozicionēšanai, navigācijai un laika sinhronizācijai un drošai savienotībai, kā arī palīdz ES pāriet uz ilgtspējīgu un dekarbonizētu mobilitāti (piem., nodrošinot krasta elektropadevi kuģiem *TEN-T* ostās).

EISI var arī investēt pārrobežu savienojumos ar trešām valstīm, kas īsteno *TEN-T* koridoru paplašināšanu, iekļaujot kandidātvalstis. Piemēram, tas tika darīts laikā no 2021. līdz 2027. gadam attiecībā uz savienojumiem ar Ukrainu un Moldovu, uzlabojot solidaritātes joslu darbību un sākot sagatavošanas darbus, lai šajās divās valstīs sliežu platumu saskaņotu ar ES standartu. Šādas investīcijas novirzīja resursus no projektiem Savienības teritorijā, taču tas bija pamatoti krīzes dēļ pēc Krievijas agresijas kara pret Ukrainu un gaidot minēto valstu ciešāku integrāciju ES tirgū.

Ja *TENT-T* pārrobežu projekti netiks pabeigti, ceļā pavadītā laika un ceļa izdevumu pieaugums cilvēkiem un precēm radīs ekonomiskus zaudējumus, kam par iemeslu ir mazāks kopējais ražīgums un lēnāks ES iekšējās tirdzniecības pieaugums. Tas nozīmēs IKP samazinājumu par 0,4 % 2030. gadā un par 0,8 % 2050. gadā salīdzinājumā ar scenāriju, kurā *TEN-T* pārrobežu projekti tiek pabeigti. Nodarbinātība dalībvalstīs arī samazinātos par 0,08 % 2030. gadā un par 0,13 % 2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju[1].

EISI būtu arī jānodrošina ES finansējums divējāda lietojuma civilmilitārā transporta projektu īstenošanai, lai nodrošinātu netraucētu militāro mobilitāti ES. Pašreizējā transporta infrastruktūra ES (arī *TEN-T*) neļauj īsā laikā plašā mērogā pārvietot karaspēku, smago aprīkojumu un materiālus. Tas ir būtiski Eiropas drošībai un aizsardzībai, kā atzīts 2025. gada 19. martā pieņemtajā Kopīgajā baltajā grāmatā par Eiropas aizsardzības gatavību 2030. EISI arī palīdz sasniegt Eiropas sagatavotības savienības stratēģijas vispārējo mērķi izveidot drošu un noturīgu Savienību, kuras mērķis ir jebkuros apstākļos saglabāt sabiedrības vitāli svarīgās funkcijas.

ES ir apzinājusi četrus prioritārus multimodālus militārās mobilitātes koridorus, kas aptver dzelzceļu, autoceļus, upes, jūru un gaisa telpu un kam vajadzīgas būtiskas un steidzamas investīcijas, lai atvieglotu karaspēka un militārā aprīkojuma kustību. Nepieciešamas investīcijas dzelzceļa tuneļu paplašināšanā, autoceļu un dzelzceļa tiltu stiprināšanā, kā arī ostu

[1] Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, *Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M.* un citi, *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to implementation the TEN-T*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

un lidostu termināļu paplašināšanā. Kopā ar dalībvalstīm un militāro kopienu ir apzinātas prioritāras investīcijas, lai likvidētu vissteidzamāk novēršamās vājās vietas ("karstos punktus").

EISI kā būtisks instruments enerģētikas savienības izveides pabeigšanai nodrošinās finansējumu šādiem divu veidu pārrobežu enerģētikas projektiem:

- energoinfrastruktūras projekti elektroenerģijas, ūdeņraža un oglekļa dioksīda transportēšanas jomā, kuriem ir būtiska pārrobežu ietekme un saskaņā ar *TEN-E* regulu ir piešķirts kopīgu interešu projekta (KIP) vai savstarpēju interešu projekta (SIP) statuss;
- pārrobežu projekti atjaunīgās enerģijas jomā, kuru pamatā ir dalībvalstu sadarbības nolīgums saskaņā ar Atjaunojamo energoresursu direktīvu.

Šie projekti ir būtiski, lai i) uzlabotu energoapgādes drošību ES un kaimiņos esošajās trešās valstīs, ii) dekarbonizētu energosistēmu, iii) veicinātu atjaunīgo energoresursu integrāciju gan uz sauszemes, gan atkrastē, iv) labāk integrētu enerģijas tirgus un v) nodrošinātu mājsaimniecībām un uzņēmumiem Eiropā piekļuvi enerģijai par pieejamu cenu, tādējādi veicinot Eiropas ekonomikas konkurētspēju un cilvēku labklājību.

Secinājumos "Ilgtspējīgas elektrotīkla infrastruktūras veicināšana", ko Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome apstiprināja 2024. gada 30. maijā, Padome atzina, ka "ir vajadzīgas bezprecedenta investīcijas elektroenerģijas tīklos gan pārvades, gan sadales līmenī, lai nodrošinātu savstarpēji cieši savienotu, integrētu un sinhronizētu Eiropas elektroenerģijas sistēmu", aicināja Komisiju "meklēt veidus, kā palielināt kopējās investīcijas elektrotīkla infrastruktūrā" un uzsvēra, ka "ir vajadzīgs stabils EISI, lai pienācīgi reaģētu uz pieaugošajām investīciju vajadzībām sauszemes un atkrastes energotīklu attīstības projektos un atbalstītu tās".

- **Saskanība ar spēkā esošajiem politikas noteikumiem**

EISI virsmērķis ir atbalstīt ES politikas mērķu sasniegšanu transporta un enerģētikas nozarē attiecībā uz Eiropas komunikāciju tīkliem un pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, veicinot vai paātrinot investīcijas kopīgu interešu projektos un savstarpēju interešu projektos un atbalstot pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas ražošanā.

Transporta nozarē EISI veicina ES ilgtermiņa mērķu sasniegšanu attiecībā uz *TEN-T* pamattīkla pabeigšanu līdz 2030. gadam[2], paplašinātā pamattīkla pabeigšanu līdz 2040. gadam un attiecīgā gadījumā progresu virzībā uz *TEN-T* visaptverošā tīkla pabeigšanu līdz 2050. gadam, veicot priekšizpēti. Tādējādi izšķiroša nozīme būs nākamajai daudzgadu finanšu shēmai (DFS), it īpaši attiecībā uz pamattīkla izveides pabeigšanu.

EISI finansētās investīcijas arī atbalsta pāreju uz tīru, sadarbspējīgu un multimodālu mobilitāti. EISI arī palīdz attīstīt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu, kura mērķis ir savienot ES galvaspilsētas (arī ar nakts vilcieniem) un paātrināt dzelzceļa kravu pārvadājumus.

Enerģētikas nozarē EISI papildina Eiropas enerģētikas tīklu (*TEN-E*) sistēmu un KIP un SIP atlasi. Saskaņā ar *TEN-E* regulu investīcijām šajos KIP un SIP piemēro šādu trīs posmu

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024, http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

loģiku. Pirmkārt, investīcijas prioritāri būtu jāveic tirgum. Otrkārt, ja tirgus neveic investīcijas, būtu jāizpēta regulatīvie risinājumi un vajadzības gadījumā jāpielāgo attiecīgais tiesiskais regulējums. Treškārt, ja pirmie divi posmi nav pietiekami, lai nodrošinātu nepieciešamās investīcijas KIP, atbilstīgiem KIP var piešķirt EISI dotācijas kā galējas nepieciešamības iespēju. EISI arī papildina Atjaunojamo energoresursu direktīvā noteiktos sadarbības mehānismus, piemēram, statistiskus pārvedumus, kopīgus projektus vai kopīgas atbalsta shēmas.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru, kā arī enerģijas ražošanu dažādos līmeņos atbalstīs dažādas ES finanšu programmas un instrumenti, tajā skaitā EISI, valstu un reģionu partnerības plāni, Eiropas Konkurētspējas fonds un programma "Apvārsnis Eiropa", kā arī instruments "Eiropa pasaulē".

Ir svarīgi pēc iespējas efektīvāk izmantot dažādās ES finansēšanas programmas un instrumentus un tādējādi maksimāli palielināt ES atbalstīto investīciju papildīgumu un pievienoto vērtību. Tas būtu jāpanāk, izmantojot DFS jauno struktūru, saglabājot konsekvenci starp attiecīgajām ES programmām, izvairoties no pārklāšanās un koncentrējoties uz investīcijām ar augstu ES pievienoto vērtību.

Šajā kontekstā EISI būtu jākoncentrējas uz atbalstu i) projektiem ar pārrobežu dimensiju *TEN-T* un *TEN-E* tīklos, ii) netraucētas militārās mobilitātes projektiem ES un iii) sadarbības projektiem atjaunīgās enerģijas jomā. Investīcijām *TEN-T* tīklā saskaņā ar valstu un reģionu partnerības plāniem būtu jāpapildina EISI ietvaros veiktās investīcijas.

Ciešā koordinācijā ar instrumentu "Eiropa pasaulē" būtu jāatbalsta *TEN-T* koridoru paplašināšana, iekļaujot kandidātvalstis un transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru trešās valstīs.

Tiks turpināts spēcīgs līdzrades process starp pētniecību un inovāciju un EISI, it īpaši visu transporta veidu dekarbonizācijas, kā arī enerģētikas jomā. Pamatprogramma "Apvārsnis Eiropa" turpinās atbalstīt pētniecību un inovāciju transporta un enerģētikas jomā. Eiropas Konkurētspējas fonds segs progresīvu inovatīvu risinājumu izvēršanu un ieviešanu transporta un enerģētikas dekarbonizācijai, digitalizācijai, ilgtspējai un noturībai (piem., jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēma, ko atbalsta MI un mākoņdatošanas tehnoloģijas, nākotnes civilmilitārs divējāda lietojuma bezemisiju prāmis). Tam vajadzētu apzināt vislabāko privātā un publiskā kapitāla apvienojumu šādām investīcijām.

EISI darbības samērīgā veidā būtu jāizmanto tam, lai novērstu tirgus nepilnības vai neoptimālas investīciju situācijas, un ar darbībām nevajadzētu dublēt vai izspiest privātu finansējumu, kā arī tām vajadzētu būt skaidrai ES pievienotajai vērtībai. Šajā sakarā EISI un uzkrājumu un investīciju savienības[3] pasākumi var būt savstarpēji atbalstoši, jo publiskais finansējums var efektīvi samazināt risku lieliem infrastruktūras projektiem un piesaistīt privātās investīcijas ES, radot būtisku sviras efektu. Tajā pašā laikā efektīvu kolektīvo ieguldījumu instrumentu, piemēram, Eiropas ilgtermiņa ieguldījumu fondu (*ELTIF*), augošā pieejamība var efektīvi veicināt institucionālo un citu privāto investoru ilgtermiņa investīcijas infrastruktūras projektos, tādējādi papildinot un palielinot no EISI pieejamo finansējumu. Tas

[3] COM(2025) 124 final.

arī nodrošinās saskaņotību starp programmas darbībām un ES valsts atbalsta noteikumiem, tostarp daudzvalstu projektiem, piemēram, svarīgiem projektiem visas Eiropas interesēs (*IPCEI*), izvairoties no pārmērīgiem konkurences izkropļojumiem vienotajā tirgū.

Savienības transporta un enerģētikas mērķi ir jāsasniedz tā, lai nodrošinātu konkurētspēju, ekonomikas izaugsmi, kohēziju un drošību saskaņā ar klimata un vides politiku. Investīcijām būtu jāatbalsta klimatneitralitātes panākšana līdz 2050. gadam, jānovērš biodaudzveidības zudums un jāsamazina vai jālikvidē piesārņojums saskaņā ar ES politiku un tiesību aktiem. Attiecīgā gadījumā projektos varētu integrēt dabā balstītus risinājumus, jo tie bieži vien var uzlabot klimatnoturību, vienlaikus būdami izmakslietderīgi un sniedzot ieguvumus sabiedrībai.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Uz Eiropas komunikāciju tīkliem attiecas LESD 170. pants, kas nosaka, ka "Savienība palīdz izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas infrastruktūru jomā".

ES tiesības rīkoties infrastruktūru finansēšanas jomā ir noteiktas LESD 171. pantā, kurā paredzēts, ka Savienība "var atbalstīt (..) projektus, (..) kas rada kopēju ieinteresētību un ko finansiāli atbalsta dalībvalstis, jo īpaši ar priekšizpētes pasākumiem, aizdevumu garantijām vai procentu likmju subsīdijām".

LESD 172. pants nosaka: "Šā Līguma 171. panta 1. punktā minētās pamatnostādnes un citus pasākumus pieņem Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju."

Uz pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā attiecas LESD 194. panta 1. punkts, kurā noteikts: "Saistībā ar iekšējā tirgus izveidi un darbību un attiecībā uz vajadzību saglabāt un uzlabot vidi, Savienības enerģētikas politika, dalībvalstīm savstarpēji solidarizējoties, tiecas: a) nodrošināt enerģijas tirgus darbību; b) nodrošināt energoapgādes drošību Savienībā; [un] c) veicināt energoefektivitāti un taupību, kā arī jaunu un neizsīkstošu enerģijas veidu attīstību."

Šajā nolūkā, kā noteikts LESD 194. panta 2. punktā, "Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru nosaka vajadzīgos pasākumus, lai sasniegtu [194. panta] 1. punktā minētos mērķus".

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Ņemot vērā to problēmu mērogu un veidu, kuras tiek risinātas ar EISI, ir vajadzīga ES rīcība, jo tās pēc būtības ir ES mēroga problēmas un tās var efektīvāk atrisināt ES līmenī, tādējādi nodrošinot kopumā lielākus ieguvumus, ātrāku īstenošanu un izmaksu samazināšanu, ja Komisija koordinēs dalībvalstu darbības.

ES finansējums ir arī piemērots līdzeklis, lai risinātu finansēšanas problēmas, kas parasti rodas pārrobežu projektos. Projektu ieguvumu un projekta izmaksu nevienlīdzīgais sadalījums starp dažādām attiecīgajām dalībvalstīm apgrūtina šo projektu finansēšanu tikai no valsts finansējuma avotiem.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam un ietilpst darbības tvērumā Eiropas komunikāciju tīklu jomā, kā noteikts LESD 170. pantā, un atjaunīgās enerģijas pārrobežu projektu jomā, kā noteikts LESD 194. pantā. Šajā priekšlikumā paredzētā darbība attiecas tikai uz transporta infrastruktūras un energoinfrastruktūras ES dimensiju un atjaunīgo energoresursu pārrobežu izvēršanu.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

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

3. RETROSPEKTĪVO IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Retrospektīvie izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Paralēli tiek veikts 2014.–2020. gada EISI *ex post* izvērtējums un 2021.–2027. gada EISI starpposma izvērtējums, un darbs ir krietni pavirzījies uz priekšu.

Attiecībā uz EISI 2014.–2020. gadam transporta nozarē visi dotāciju nolīgumi ir beigušies 2024. gada beigās, un projekti pašlaik tiek slēgti. Līdz šim ir slēgti vairāk nekā puse projektu. To apguves līmenis ir 91,3 % no piešķirtā budžeta salīdzinājumā ar pēdējā spēkā esošā dotācijas nolīguma summu. Ņemot vērā šo augsto apguves līmeni, ļoti liela daļa slēgto projektu sasniedza savus mērķus, kas noteikti dotācijas nolīgumā (piem., progress pārrobežu posmu īstenošanā, *ERTMS* ieviešana, uzlaboti ostu iekšzemes savienojumi, uzlaboti iekšzemes ūdensceļi utt.).

2014.–2020. gada EISI enerģētikas nozarē portfeli veidoja 149 darbības, no kurām 141 darbība jau ir pabeigta. Īstenošanas procesā ir aptuveni astoņas darbības, to vidū arī lieli būvniecības projekti elektroenerģijas nozarē. Kopējais finanšu progress visam EISI-1 portfelim 2024. gada beigās bija 58 %.

Projektiem ir piešķirta lielākā daļa transporta budžeta un lielākā daļa enerģētikas budžeta pašreizējā EISI 2021.–2027. gadam ietvaros. EISI transporta sadaļas militārās mobilitātes budžets (1,7 miljardi EUR) tika intensīvāk īstenots sākumposmā pēc Krievijas pilna mēroga iebrukuma sākuma Ukrainā, un tas ir pilnībā piešķirts. Pēdējie līdzekļi tika piešķirti 2024. gada sākumā, neatstājot nekādus resursus pašreizējās DFS atlikušajiem četriem gadiem. Līdz 2024. gada beigām tika pabeigti daži projekti (piemēram, alternatīvo degvielu infrastruktūra, drošas un apsargātas stāvvietas). EISI enerģētikas sadaļā pirmajā KIP/SIP sarakstā tika iekļauti aptuveni 166 atlasītie KIP un SIP, no kuriem 41 tika piešķirts finansējums 2024. gada uzaicinājumā; tas liecina par ievērojamām finansējuma vajadzībām pārrobežu energoinfrastruktūrai.

Tā kā investīcijas infrastruktūrā ir ilgtermiņa process, ir pāragri novērtēt 2021.–2027. gada EISI rezultātus. EISI ir nodrošinājis neatmaksājamu dotāciju atbalstu 1,5 miljardu EUR apmērā, uzlabojot ES un Ukrainas pārrobežu savienotību un palielinot spējas, izmantojot solidaritātes joslas un *TEN-T* koridorus.

Abu EISI izvērtējumu sākotnējie konstatējumi apstiprina, ka programma līdz šim ir darbojusies labi. Instrumenta uzbūve ir piemērota, lai novērstu vēsturisko finansējuma

trūkumu pārrobežu infrastruktūrā ar augstu ES pievienoto vērtību, nodalot finansējumu šiem projektiem īpašā instrumentā. Tas ir saskanīgs ar citiem ES finansēšanas instrumentiem un politikas virzieniem, it īpaši dekarbonizācijas un vides ilgtspējas jomā. Tā pārvaldības modelis (izmantojot uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus konkursa kārtībā un līdzekļu tiešu pārvaldību ar centralizētas aģentūras starpniecību) ir labi piemērots, lai apmierinātu programmas vajadzības un nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pieteikumu iesniedzējiem.

EISI finansējums konsekventi tiek uzskatīts par nepieciešamu, jo tas ļauj īstenot svarīgus transporta projektus, kuri citādi būtu ievērojami aizkavējušies, nebūtu tik plaši vai kuri vispār netiktu īstenoti nepietiekama valsts vai privātā finansējuma dēļ. Papildus tiešajam finansiālajam atbalstam EISI nodrošina arī ievērojamu sviras efektu, piesaistot papildu publisko un privāto kapitālu un darbojoties kā stratēģisks investīciju balsts.

Jaunākā informācija par tematiskajās jomās un apakšprogrammās finansēto darbību skaitu un vērtību, kā arī EISI 2021.–2027. gada programmas snieguma pārskats liecina, ka EISI arī ir uz pareizā ceļa, lai sasniegtu lielāko daļu savu iznākumu mērķrādītāju, jo tam ir labi rezultāti gaidāmo iznākumu sasniegšanā. Lai gan visu rezultātu un ietekmes materializēšanās prasīs laiku, programmas pašreizējā virzība liecina par pozitīviem iznākumiem, kas atbilst tās mērķiem.

Kā paredzēts 22. panta 4. punktā Regulā (ES) 2021/1153, ar ko izveido EISI[4] un kas pašlaik ir spēkā, Komisija šā gada rudenī publicēs progresa ziņojumu par programmas īstenošanu laikā no 2021. līdz 2024. gadam. Tajā par katru nozari tiks sniegta šāda informācija: dažādie uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus, galvenās investīciju jomas un tas, kā EISI spējis reaģēt uz nesenajām krīzēm.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

2025. gada 12. februārī tika sāktas vairākas sabiedriskās apspriešanas, kas aptvēra visu turpmāko ES finansējumu, un tās turpinājās līdz 6. maijam. Viena apspriešana aptvēra ES fondus, kas īstenoti kopā ar dalībvalstīm un reģioniem, un attiecās uz Eiropas komunikāciju tīkliem, kohēzijas politiku, kopējo lauksaimniecības politiku, zivsaimniecības politiku, jūrlietu politiku un iekšlietām.

Attiecībā uz Eiropas komunikāciju tīkliem ieinteresētās personas uzsver, ka ir ārkārtīgi svarīgi saglabāt īpašu ES līmeņa instrumentu transporta infrastruktūrai (piemēram, EISI), kas ir nošķirts no valstu investīciju finansējuma.

Centrāleiropas un Austrumeiropas publiskās iestādes iestājas par īpašu ES atbalstu galveno *TEN-T* koridoru modernizācijai un paplašināšanai, minot elektrifikācijas kavējumus, kravu pārvadājumu jaudas trūkumu un multimodālās savienotības nepilnības. Piemēram, Polijas un Rumānijas respondenti norāda, ka ir vajadzīgi labāki austrumu–rietumu savienojumi un sadarbspējīgas signalizācijas sistēmas, lai uzlabotu pārrobežu mobilitāti.

Enerģētikas jomā ieinteresētās personas uzsver vairākas pastāvīgas problēmas, kas mazina energoinfrastruktūrai sniegtā ES atbalsta rezultativitāti un iekļaujošo raksturu. Rumānijas, Polijas, Vācijas un Spānijas publiskās iestādes uzsver, ka novecojusi tīkla infrastruktūra, it

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (Dokuments attiecas uz EEZ), 22. panta 4. punkts.

īpaši lauku un no oglēm atkarīgos apvidos, ir šķērslis atjaunīgās enerģijas izvēršanai. Šiem reģioniem bieži trūkst pietiekamas pārvades jaudas vai tie saskaras ar kavēšanos tīkla modernizācijā, kā rezultātā projekti ir apstājušies un nav sasniegti klimata mērķrādītāji. Reģionālie un pašvaldību dalībnieki, it īpaši no Somijas un Baltijas valstīm, pauž bažas par pārrobežu starpsavienojumu lēno progresu un sadrumstaloto plānošanu starp valstu un ES līmeni. Tiek pausts, ka tas vājina Eiropas energosistēmas noturību un sadarbspēju, īpaši ģeopolitiskās spriedzes kontekstā.

No 2025. gada marta līdz maijam Komisija organizēja Eiropas pilsoņu paneļdiskusiju par jaunu Eiropas budžetu, lai pilsoņi varētu sadarboties ar ES iestādēm un paust savu viedokli par ES politikas veidošanas procesu. Pasākums ietvēra trīs sesijas, kurās piedalījās 150 pēc nejaušības principa atlasīti pilsoņi: klātienes sesiju 28.–30. martā, otro tiešsaistes sesiju (25.–27. aprīlī) un trešo un pēdējo sesiju Briselē (16.–18. maijā). Dalībnieki, kas pārstāvēja visas 27 ES valstis un ES daudzveidību, apsvēra, kur ES budžets varētu sniegt vislielāko pievienoto vērtību eiropiešiem, un cita starpā uzsvēra pārrobežu infrastruktūras nozīmi, it īpaši transporta jomā. Ievērojams skaits dalībvalstu pašreizējās DFS vidusposma pārskatīšanā 2024. gadā lūdza papildu budžetu militārajai mobilitātei, jo EISI finansējums bija izsmelts. Daudzas dalībvalstis Padomes sanāksmēs un formātos, kas saistīti ar drošību un aizsardzību, arī regulāri aicina militāro mobilitāti izvirzīt par prioritāti ES investīcijām transporta infrastruktūrā, ņemot vērā vispārējo ģeopolitisko kontekstu un mainīgās norises drošības jomā.

- **Ietekmes novērtējums**

Priekšlikumu pamato 2025. gada 7. jūlijā Regulējuma kontroles padomei iesniegtais ietekmes novērtējums par valstu līmenī iepriekš piešķirto finansējumu DFS ietvaros laikposmam pēc 2027. gada. Padome sniedza atzinumu 10. jūlijā.

Ietekmes novērtējumā galvenā uzmanība tika pievērsta valstu un reģionu partnerības plānu izstrādei un tvērumam, lai īstenotu turpmāko valstīm iepriekš piešķirto finansējumu. Attiecībā uz investīcijām Eiropas transportā (arī militārajā mobilitātē), energoinfrastruktūrā un pārrobežu sadarbībā atjaunīgās enerģijas jomā tika izvērtētas divas iespējas pārrobežu projektu finansēšanai: vai nu īstenošana ar valstīm iepriekš piešķirtu finansējumu, vai īstenošana, izmantojot īpašu instrumentu pārrobežu projektiem.

Ietekmes novērtējumā tika salīdzināta pieredze, kas gūta, īstenojot pārrobežu projektus saskaņā ar pašreizējiem valstu un reģionu plāniem (piem., kohēzijas politikas, Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros), un pieredze, kas gūta EISI ietvaros. Tajā tika arī novērtēts administratīvais slogs dalībvalstu iestādēm un projektu virzītājiem attiecībā uz abām iespējām un apsvērts ES līdzekļu optimālais izlietojums.

Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka tieši pārvaldīts ES atbalsts nodrošinātu paredzamību un stabilitāti, kas vajadzīga sarežģītiem pārrobežu projektiem. Dotāciju piešķiršana atbilstoši konkursa principam un pakāpeniskai pieejai ļautu koncentrēties uz visattīstītākajiem projektiem.

Ciešāka saikne starp ES finansējumu un valstu plānu politikas prioritātēm uzlabotu to pārrobežu dimensiju. Tomēr pārrobežu infrastruktūras projektu īstenošana, izmantojot plānus, būtu sarežģītāka un dārgāka gan dalībvalstu iestādēm, gan projektu virzītājiem. Dalībvalstīm savu investīciju programmu saskaņošana ar kaimiņvalstu investīciju programmām būtu ilgstošs process gan sākotnējo plānu sarunu laikā, gan jebkādu grozījumu gadījumā. Piemēram, Vācijai būtu jāsaskaņo savs valsts plāns ar astoņām kaimiņu dalībvalstīm,

Ungārijai – ar piecām valstīm. Ja process vienā vai vairākās dalībvalstīs kavējas, tas var izraisīt vilcināšanās domino efektu. Komisija varētu atbalstīt šos koordinācijas centienus (gan sarunu laikā, gan sniedzot tehnisko palīdzību, izmantojot plānus), taču slogs dalībvalstu iestādēm joprojām būtu ievērojams. Tas varētu arī ievērojami palielināt administratīvo slogu projektu virzītājiem, kuriem būtu jāīsteno savi pārrobežu projekti saskaņā ar vairākiem valstu plāniem un jāziņo atsevišķās ziņošanas un revīzijas shēmās (viena katrai dalībvalstij).

Tomēr ietekmes novērtējumā uzsvērts, ka valstu un reģionu partnerības plānos varētu paredzēt papildu investīcijas pārrobežu posmos un projektos, kas ir ļoti svarīgi ES. Tie varētu ietvert valsts nozīmes posmus Eiropas komunikāciju tīklos un dažus enerģētikas projektus, piemēram, valsts tīklu pastiprinājumus, kas atbalstītu pārrobežu starpsavienojumus. Tā kā šie projekti tiktu īstenoti vienas dalībvalsts teritorijā, to īstenošana neradītu iepriekš minētās papildu izmaksas, kas sagaidāmas pārrobežu projektos, kuros iesaistītas vairākas dalībvalstis. Piešķīrumi šiem projektiem varētu būt ļoti svarīgi arī tad, ja tos apvieno ar ES finansējumu centralizēti pārvaldītās pārrobežu atjaunīgās enerģijas izsolēs (modelis "izsole kā pakalpojums").

Tieši pārvaldīts ES atbalsts nodrošinātu paredzamību un stabilitāti, kas vajadzīga sarežģītiem pārrobežu projektiem. Finansējuma tieša piešķiršana ES līmenī ļautu saglabāt ilgtermiņa politisko apņemšanos īstenot stratēģiskus projektus, lai radītu pietiekamu noteiktību, paredzamību un stabilitāti citiem investoriem. Tieša pārvaldība arī atvieglotu militārās mobilitātes projektu koordinētu īstenošanu, lai veicinātu karaspēka un militārā aprīkojuma netraucētu un ātru pārvietošanu visā ES.

Dotāciju piešķiršana atbilstoši konkursa principam un pakāpeniskai pieejai tiešā pārvaldībā nodrošinātu finansējuma paredzamību un ļautu koncentrēties uz projektiem (to posmiem) ar visaugstāko gatavības pakāpi. Turklāt, ja īstenošana ievērojami kavējas vai ja projekta izmaksas ir zemākas, nekā sākotnēji paredzēts (piemēram, pateicoties veiksmīgām publiskā iepirkuma procedūrām), visas summas, ko labuma guvēji nav izmantojuši, varētu pārdalīt citiem projektiem. EISI princips "izmanto vai zaudē" ir nodrošinājis, ka līdzekļi programmas ietvaros tiek optimizēti un pārdalīti citiem projektiem, kas sniedz vislabāko ES pievienoto vērtību. Pamatojoties uz pašreizējām aplēsēm, attiecībā uz 2014.–2020. gada EISI pieeja "izmanto vai zaudē" ļaus palielināt programmas apguvi no aptuveni 80 % līdz 90 %.

Sarežģītu pārrobežu projektu tieša pārvaldība arī samazinātu dalībvalstu iestāžu administratīvās izmaksas. Apjomradīti ietaupījumi uz izmaksām balstīta īstenošanas modeļa ietvaros palīdz saglabāt zemas tiešās pārvaldības kopējās izmaksas. To apstiprina augstais produktivitātes koeficients, proti, katra pilnslodzes ekvivalenta darbinieka pārziņā esošais vidējais budžets ir 25 miljoni EUR gadā. Tas aptver visu programmas pārvaldības ciklu no uzaicinājuma publicēšanas līdz revīzijai, ieskaitot atgriezenisko saiti politikas veidotājiem un ziņošanu. Pārrobežu projektu tieša pārvaldība transporta un enerģētikas jomā ir izmaksu ziņā efektīva un 2021.–2027. gada periodā veido 0,39 % no ES līdzekļiem, ieskaitot visas koordinācijas un pārvaldības izmaksas, kas rodas Komisijai.

Tomēr, lai izveidotu atsevišķu instrumentu, būtu jāpieliek pūles, lai nodrošinātu saskaņotību ar investīcijām transporta un enerģētikas jomā, kas tiktu iekļautas plānos.

Komisijas priekšlikumā ir atspoguļoti ietekmes novērtējumā noteiktie ieguvumi, ko sniedz īpašs instruments pārrobežu projektiem.

- **Vienkāršošana**

Komisijas vispārējie vienkāršošanas centieni, kas attiecas uz DFS laikposmam pēc 2027. gada, attieksies arī uz EISI programmas īstenošanu.

EISI ir veidots tā, lai samazinātu pārklāšanos un sarežģītību. Tādējādi attiecībā uz transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru EISI koncentrēsies uz tādiem projektiem ar skaidru pārrobežu dimensiju, kuri papildina saskaņā ar valstu un reģionu partnerības plāniem veiktās investīcijas.

Valstu un reģionu partnerības plānu un EISI noteikumi ir pēc iespējas saskaņoti. Skaidra EISI un valstu un reģionu partnerības plānu nošķiršana un noteikumu saskaņošana samazinās pašreizējo sarežģītību ES finansējuma jomā un dos labumu gan dalībvalstu iestādēm, gan labuma guvējiem.

Turpmākai vienkāršošanai EISI, piešķirot dotācijas, attiecīgā gadījumā balstīsies uz vienkāršotu izmaksu iespējām (fiksētas summas, vienības izmaksas). Regula arī nodrošinās vēl vairāk vienkāršotu EISI tiesisko regulējumu, paredzot iespēju noteikumus un nosacījumus pārvietot uz darba programmām.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) [XXX]* [Snieguma regula], kas ierosināta kā daļa no DFS laikposmam pēc 2027. gada, mērķis ir samazināt uzraudzības un ziņošanas prasību nekonsekvenci un sarežģītību. Uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība netiks atsevišķi noteikta katram finansēšanas instrumentam, piemēram, EISI, bet gan tiks vienkāršota un racionalizēta visā DFS, arī attiecībā uz informāciju, komunikāciju un redzamību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Komisijas priekšlikumā par EISI ir iekļauta šāda summa: 81 428 000 000 EUR (faktiskajās cenās).

Pamatojoties uz pozitīvo pieredzi, kas gūta iepriekšējo EISI programmu īstenošanā, Komisija ierosina turpināt jaunās programmas īstenošanu abās EISI nozarēs ar tiešu pārvaldību, ko īsteno Komisija un izpildaģentūra.

Kā izklāstīts tiesību akta priekšlikuma finanšu un digitālajā pārskatā, ierosinātais budžets segs visus nepieciešamos darbības izdevumus EISI programmas īstenošanai, kā arī cilvēkresursu izmaksas un citus administratīvos izdevumus saistībā ar programmas pārvaldību.

5. CITI ELEMENTI

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pants. Priekšmets

Šajā pantā ir noteikts regulas priekšmets, proti, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta programmas izveide.

2. pants. Definīcijas

Šajā pantā ir izklāstītas ar regulu saistītās definīcijas.

3. pants. Programmas mērķi

Šajā pantā ir izklāstīts programmas vispārīgais mērķis un konkrētie mērķi katrai nozarei.

4. pants. Budžets

Šajā pantā ir noteikts indikatīvais finanšu piešķīrums programmai.

Pantā ir iekļauts noteikums par visu to vajadzīgo izdevumu segšanu, kuri saistīti ar sagatavošanās, uzraudzības, kontroles, revīzijas, izvērtēšanas un citām darbībām, nepieciešamajiem pētījumiem, ekspertu sanāksmēm, korporatīvajiem IT rīkiem un jebkādu citu tehnisku un administratīvu palīdzību, kas vajadzīga saistībā ar programmas pārvaldību.

5. pants. Papildu resursi

Šajā pantā ir izklāstīti nosacījumi papildu finansiālajam ieguldījumam programmā.

6. pants. Alternatīvs, kombinēts un kumulatīvs finansējums

Šis pants nodrošina, ka darbība, kurai programmā piešķirts finansējums, var saņemt finansējumu arī no jebkuras citas ES programmas, ja finansējums nesedz vienas uz tās pašas izmaksas.

7. pants. Programmas asociētās trešās valstis

Šajā pantā ir izklāstīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem trešās valstis var piedalīties programmā.

8. pants. Īstenošana un Savienības finansējuma veidi

Šajā pantā ir noteikts EISI pārvaldības veids – tieša pārvaldība. Var izmantot visu veidu finansējumu un finansiālo atbalstu, kas paredzēts Finanšu regulā. Atbalstu finanšu instrumentiem vai budžeta garantijām novirza, izmantojot *ECF* (Eiropas Konkurētspējas fonda) investīciju instrumentu vai *GE* (“Eiropa pasaulē”) īstenošanas mehānismu.

9. pants. Attiecināmība

Šajā pantā ir izklāstīti kritēriji, saskaņā ar kuriem personas un subjekti ir tiesīgi piedalīties programmā.

10. pants. Papildu noteikumi par dotācijām

Šajā pantā izklāstīti nosacījumi dotāciju samazināšanai, apturēšanai, izbeigšanai vai nodošanai, lai nodrošinātu pareizu finanšu pārvaldību un mazinātu riskus, kas saistīti ar būtiskiem kavējumiem, kuri var rasties lielu infrastruktūras projektu gadījumā. Tajā paredzēts, ka dotācijas var samazināt vai izbeigt, ja darbība, kurai dotācija tika piešķirta, nav sākusies viena gada laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma vai ja darbības progresa pārskatīšanā tiek konstatēts, ka darbības īstenošanā ir tik lieli kavējumi, ka darbības mērķi, visticamāk, netiks sasniegti. Šajā pantā ir paredzēti vienkāršojumi dotāciju nolīgumiem, kas attiecas uz globālu projektu.

Šajā pantā ir noteiktas arī maksimālās līdzfinansējuma likmes, kas piemērojamas katrai nozarei.

11. pants. Pārrobežu projekti atjaunīgās enerģijas jomā

Šajā pantā ir izklāstīti mērķi un nosacījumi pārrobežu projektiem atjaunīgās enerģijas jomā. Tas paredz vispārīgus kritērijus un procedūras prasības šo projektu atlasei un pilnvaro Komisiju ar deleģēto aktu noteikt konkrētus kritērijus un sīkāku procesu šādiem projektiem. Šajā pantā ir paredzēta arī iespēja pārvietot līdzekļus uz Savienības atjaunīgās enerģijas finansēšanas mehānismu, kas izveidots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1999.

12. pants. Darba programma

Šis pants paredz, ka programma tiks īstenota ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 110. pantā minēto darba programmu palīdzību.

13. pants. Deleģētie akti

Šis pants ļauj Komisijai pieņemt deleģētos aktus, kas attiecas uz šīs regulas pielikumu.

14. pants. Deleģēšanas īstenošana

Šajā pantā ir ietverti standarta noteikumi par pilnvaru deleģēšanu.

15. pants. Komiteju procedūra

Šis pants attiecas uz EISI komiteju Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē. Tajā noteikts, ka tiks piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantā noteiktā konsultēšanās procedūra.

16. pants. Grozījumi Regulā (ES) 2024/1679

Šis pants paredz grozījumu 48. pantā Regulā (ES) 2024/1679 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai. Mērķis ir mainīt pašlaik EISI regulā (Regulas (ES) 2024/1679 12. panta 2. punktā) ietverto juridisko pamatu Komisijas īstenošanas aktam par divējāda lietojuma infrastruktūras standartiem. Attiecībā uz šādu īstenošanas aktu Regula (ES) 2024/1679, ar ko nosaka *TEN-T* tīkla infrastruktūras standartus, ir piemērotāks juridiskais pamats nekā EISI izdevumu programma. Tomēr Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/1328 turpinās piemērot līdz brīdim, kad Komisija pieņems jaunu īstenošanas aktu saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 48. panta 3. punktu.

17. pants. Atcelšana

Ar šo pantu atceļ iepriekšējo EISI regulu (Regulu (ES) 2021/1153).

18. pants. Pārejas noteikumi

Šajā pantā paredzēti pārejas noteikumi attiecībā uz EISI darbībām un tehnisko un administratīvo palīdzību.

19. pants. Stāšanās spēkā un piemērošana

Šis pants nosaka, ka regulu piemēro no 2028. gada 1. janvāra.

Pielikums

2025/0221 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu 2028.–2034. gadam, groza Regulu (ES) 2024/1679 un atceļ Regulu (ES) 2021/1153

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. panta pirmo daļu un 194. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[1],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[2],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Ar šo regulu tiek izveidota Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta programma (“programma”), kuras mērķis ir paātrināt investīcijas Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā un stimulēt gan publiskā, gan privātā sektora finansējuma piesaisti, vienlaikus palielinot juridisko noteiktību un ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Tās mērķis ir arī sekmēt pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, piemēram, atbalstot pārrobežu projektus. Programmai būtu jārada iespēja pilnībā izmantot sinerģiju starp transporta nozari un enerģētikas nozari, tādējādi stiprinot Savienības darbības rezultativitāti un dodot iespēju optimizēt īstenošanas izmaksas. Šī regula nosaka programmas finansējumu. Šajā regulā faktiskās cenas aprēķina, piemērojot fiksētu 2 % deflatoru.

(2) Efektīva pasažieru[3] un preču pārvadāšana ir būtisks Savienības darbības pīlārs, kam ir izšķiroša nozīme konkurētspējas un ekonomikas izaugsmes veicināšanā, kohēzijas nodrošināšanā un klimata un vides mērķu sasniegšanā. Brīvas un efektīvas iedzīvotāju pārvietošanās un preču aprites nodrošināšana labi savienotā un pilnīgā vienotajā tirgū uzlabo savienotību, nodrošina piekļuvi darbvietām un pakalpojumiem un atbalsta vietējo ekonomiku un tirdzniecību. Tajā pašā laikā dekarbonizēta un ilgtspējīga transporta sistēma ir priekšnosacījums, lai sasniegtu Savienības klimata mērķus un novērstu Savienības ekonomikas stratēģisko un ilgtnespējīgo atkarību no fosilajām degvielām. Efektīvi un droši kravu pārvadājumi ir nepieciešami, lai iedzīvotājiem piegādātu vajadzīgās preces, uzturētu mūsu ekonomiku un atbalstītu mūsu militāro

[1] *OV L.., ... lpp.
[2] *OV L.., ... lpp.
[3] Ieskaitot personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un invaliditāti.

drošību. Dragi ziņojumā par Eiropas konkurētspējas nākotni[4] ir atzīts, ka ir svarīgi palielināt investīcijas transporta infrastruktūrā, un uzsvērta nepieciešamība pēc integrēta multimodālā transporta tirgus, kā arī lielais pieprasījums pēc dekarbonizācijas un tīriem risinājumiem. Dragi ziņojums aicina Savienībā veicināt digitalizāciju galvenajās ekonomikas nozarēs, piemēram, transporta nozarē. Letas ziņojumā par iekšējā tirgus nākotni ir uzsvērts, ka transporta nozare ir svarīga joma, kurā dziļāka Eiropas integrācija ir būtiska, lai pilnībā atraisītu iekšējā tirgus potenciālu. Letas ziņojumā jo īpaši uzsvērta nepieciešamība pabeigt *TEN-T* tīkla izveidi un uzsvērtas Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkla iespējas radikāli pārveidot ceļošanu Eiropā un veicināt Savienības integrāciju. Nīnistes ziņojumā par Eiropas civilo un militāro sagatavotību ir uzsvērta divējāda lietojuma transporta koridoru nozīme militārajā kustībā un piegādes ķēdēs un transporta infrastruktūras noturība pret klimata pārmaiņām, kā arī nepieciešamība pēc drošiem jūras piegādes maršrutiem, ko izmanto Savienības ārējai tirdzniecībai.

(3) Savienībai būtu jāveicina projekti mazāk attīstītos, mazāk savienotos, lauku, salu, piekrastes, perifēros, pārslogotos, tālākajos vai izolētos reģionos, lai nodrošinātu piekļuvi Eiropas enerģētikas un transporta tīkliem, vienlaikus sniedzot ieguvumus visai Savienībai drošības, konkurētspējas un sociālās, ekonomiskās un teritoriālās kohēzijas ziņā. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1679[5] ir noteikta Eiropas transporta tīkla infrastruktūra, precizētas prasības, kas tai jāizpilda, un paredzēti pasākumi to īstenošanai. Minētā regula paredz, ka līdz 2030. gadam tiks pabeigts Eiropas transporta tīkla pamattīkls un līdz 2040. gadam – paplašinātais pamattīkls, izveidojot jaunu infrastruktūru, kā arī būtiski modernizējot un rekonstruējot esošo infrastruktūru. Tas radīs augstas veiktspējas tīklu pasažieru un preču pārvadājumiem.

(4) Lai sasniegtu Regulā (ES) 2024/1679 noteiktos mērķus, ir finansiāli jāatbalsta pārrobežu attīstība, arī ostu un to iekšzemes savienojumu attīstīšana, kā arī alternatīvo degvielu plaša apguve un trūkstošo savienojumu izveide un attiecīgā gadījumā jānodrošina, ka programmas atbalstītās darbības ir saskanīgas ar koridoru darba plāniem, kas izstrādāti saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 54. pantu, un vispārējo tīkla attīstību attiecībā uz veiktspēju un sadarbspēju.

(5) Kopīgajā baltajā grāmatā par Eiropas aizsardzības gatavību 2030[6] militārā mobilitāte atzīta par būtisku Savienības drošības un aizsardzības sastāvdaļu un uzsvērta Savienības pievienotā vērtība divējāda lietojuma mobilitātes infrastruktūras atbalstīšanā. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1153[7] pirmo reizi tika iekļauts īpašs finansējums civilā un aizsardzības divējādā lietojuma transporta infrastruktūras attīstībai. Ir būtiski, lai Savienības transporta infrastruktūra nodrošinātu ātru un efektīvu militārā personāla, materiālu un aprīkojuma pārvietošanu pa gaisu, sauszemi un ūdensceļiem. Tādēļ būtu jāmodernizē visu transporta veidu infrastruktūra,

---

4 Mario Dragi, "*A competitiveness strategy for Europe*", 2024. gada septembris, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

5 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024.).

6 Kopīgā baltā grāmata par Eiropas aizsardzības gatavību 2030 (JOIN(2025) 120 final, 2025. gada 19. marts).

7 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (OV L 249, 14.7.2021., 38. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

lai tā atbilstu militārajām prasībām. Ar programmu būtu jācenšas panākt papildināmību ar konkrētajām aktivitātēm, ko atbalsta no Eiropas Konkurētspējas fonda (arī attiecībā uz svarīgiem projektiem visas Eiropas interesēs (*IPCEI*)), it īpaši ar mērķi stiprināt dalībvalstu piekļuvi militārās mobilitātes spējām un to pieejamību un atbalstīt digitālu risinājumu izstrādi, lai atvieglotu militāro mobilitāti, kā arī pasākumus, ko atbalsta saskaņā ar valstu un reģionu partnerības plāniem.

(6) Militārās mobilitātes jomā programmas mērķis ir palīdzēt nodrošināt militārā aprīkojuma un personāla ātru un plaša mēroga pārvietošanu visā ES, ņemot vērā speciālās militārās zināšanas ES līmenī. Programmai vajadzētu būt saskanīgai ar ES centieniem palielināt ES aizsardzības gatavību, kā izklāstīts Kopīgajā baltajā grāmatā par Eiropas aizsardzības gatavību 2030.

(7) Savienība ir izstrādājusi pati savas kosmosa sistēmas pozicionēšanai, navigācijai un laika sinhronizācijai (*PNT*) (*Galileo, EGNOS* un *LEO PNT*), Zemes novērošanas un monitoringa programmu (*Copernicus, EOGS*) un drošu savienotību (*GOVSATCOM* un *IRIS*[2]). Tās visas piedāvā progresīvus pakalpojumus, kas sniedz būtiskus ekonomiskus ieguvumus publiskā un privātā sektora lietotājiem. Tāpēc ikvienai transporta infrastruktūrai un energoinfrastruktūrai, kura finansēta ar EISI un kurā izmantoti *PNT* vai Zemes novērošanas pakalpojumi, vajadzētu būt tehniski saderīgai ar minētajām sistēmām. Lai nodrošinātu šādu saderību, attiecīgā gadījumā darba programma var nodrošināt, ka EISI atbalstītās darbības, kas ietver *PNT*, savienojamības vai novērošanas tehnoloģiju, ir tehniski saderīgas ar ES kosmosa sistēmām.

(8) ES stratēģijā *ProtectEU* ir uzsvērts, ka drošība ir pamats, uz kura balstās visas mūsu brīvības, un tās pamatā ir apsvērums, ka drošība ir jāintegrē visās ES politikas jomās.

(9) Energoinfrastruktūras paplašināšana un modernizācija ir būtisks nosacījums patiesai enerģētikas savienībai, kas ir pilnīga un savstarpēji savienota, nodrošinot Savienības enerģētisko drošību un neatkarību, enerģijas pieejamību cenas ziņā un rūpniecības konkurētspēju, vienlaikus sasniedzot Savienības klimata un enerģētikas mērķus 2030. gadam un līdz 2050. gadam panākot klimatneitralitāti. Energotīkli ir vajadzīgi, lai ieviestu atjaunīgās enerģijas papildu ražošanu, tajā skaitā atkrastes ražošanu, veicinātu rūpniecības dekarbonizāciju un elektrifikāciju un nodrošinātu labi funkcionējošu un konkurētspējīgu iekšējo enerģijas tirgu, kas nodrošina drošu un cenas ziņā pieejamu energoapgādi. Dragi ziņojumā arī atzīts, ka ir svarīgi palielināt investīcijas energoinfrastruktūrā. Dragi ziņojumā jo īpaši tika norādīts uz investīcijām energotīklos un nepieciešamību strauji palielināt pārrobežu energoinfrastruktūras izvēršanu, lai nodrošinātu atjaunīgās enerģijas integrāciju Eiropas sistēmā un dekarbonizētu Eiropas rūpniecību. Tīras rūpniecības kursā[8] un Lētākas enerģijas rīcības plānā[9] Komisija uzsvēra, ka ir izšķiroši svarīgi pabeigt enerģētikas savienības izveidi, investējot energoinfrastruktūrā un pārrobežu tīklos, lai aizsargātu Eiropas rūpniecības konkurētspēju un cilvēku labklājību, kā arī enerģijas piegādes pieejamību cenas ziņā un drošību. Lētākas enerģijas rīcības plānā norādīts, ka ikvienam cilvēkam, kopienai un uzņēmumam būtu jāgūst labums no pārejas uz tīru enerģiju. Saskaņā ar Energoregulatoru sadarbības aģentūras Uzraudzības ziņojumu par elektroenerģijas infrastruktūru[10] līdz 2030. gadam pārrobežu jaudas vajadzības sasniegs 66 GW, no

8 COM(2025) 85 final.

9 COM(2025) 79 final.

10 *ACER, Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system, 2024 Monitoring Report,*

kurām 32 GW pašlaik nav apmierinātas. Programmas atbalstam pārrobežu projektiem būs svarīga nozīme šīs nepietiekamības novēršanā.

(10) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš pārrobežu energotīklu starpsavienojumiem, tostarp kompleksiem projektiem, piemēram, hibrīdstarpsavienotājiem, tajā skaitā tiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu 15 % elektrotīklu starpsavienojumu mērķrādītāju 2030. gadam, kas noteikts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999[11].

(11) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/869[12] nosaka pamatnostādnes Eiropas energoinfrastruktūras savlaicīgai attīstībai un sadarbspējai. Tajā ir noteikts, kā apzināmi kopīgu interešu projekti un savstarpēju interešu projekti, un paredzēti nosacījumi, ar kādiem šie projekti var pretendēt uz Savienības finansiālo palīdzību. Tomēr, ņemot vērā to pārrobežu raksturu, kopīgu interešu projekti un savstarpēju interešu projekti ne tikai rada būtiskas pozitīvas eksternalitātes un veicina solidaritāti, bet arī sagādā specifiskas problēmas projektu virzītājiem, ņemot vērā, ka tie aptver vairākas jurisdikcijas, tiem ir raksturīgas problēmas ar koordināciju un bieži vien ir asimetrisks izmaksu un ieguvumu sadalījums. Tāpēc tiem ir vajadzīgs Savienības līmeņa atbalsts.

(12) Enerģētikas jomā programmas mērķis ir veicināt kopīgu interešu projektu un savstarpēju interešu projektu attīstīšanu, lai veicinātu enerģijas tirgus integrāciju un energotīklu sadarbspēju pāri robežām. Turklāt programmas mērķis ir veicināt dekarbonizāciju, sekmēt energoefektivitāti un nodrošināt piegādes drošību, kā arī atvieglot pārrobežu sadarbību enerģijas – arī atjaunīgās enerģijas – ražošanā un atbalstīt arī uzkrāšanas kompleksus, kas neatbilst Regulas (ES) 2022/869 attiecināmības kritērijiem. Šajā sakarā būtu jāņem vērā visu to ieinteresēto personu intereses, kuras varētu tikt ietekmētas.

(13) Pārrobežu sadarbība starp dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešām valstīm atjaunīgās enerģijas jomā ir būtiska, lai izmaksefektīvā un ilgtspējīgā veidā sasniegtu Savienības mērķus attiecībā uz dekarbonizāciju, konkurētspēju, iekšējā enerģijas tirgus izveides pabeigšanu un piegādes drošību. Programmas mērķis ir novērst risku, ka bez Savienības finansiālās palīdzības pārrobežu sadarbība saglabāsies neoptimālā līmenī.

(14) Pārrobežu projektiem atjaunīgās enerģijas jomā būtu jānodrošina izmaksu ietaupījumi atjaunīgās enerģijas izvēršanai visā Savienībā vai citi ieguvumi sistēmas integrācijai, piegādes drošībai, konkurētspējai vai inovācijai salīdzinājumā ar līdzīgu projektu, ko īstenotu viena no iesaistītajām dalībvalstīm vai trešā valsts viena pati. Atlasot projektus, Komisijai jo īpaši būtu jāapsver to ieguldījums Savienības iekšējā enerģijas tirgus turpmākā integrācijā un jācenšas, ja iespējams, ņemt vērā ģeogrāfisko līdzsvaru. Ja dotācijas tiek piešķirtas darbiem, pieteikuma iesniedzējam būtu jāpierāda vajadzība

---

https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

[11] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

[12] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/869 (2022. gada 30. maijs) par Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnēm un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2009, (ES) 2019/942 un (ES) 2019/943 un Direktīvas 2009/73/EK un (ES) 2019/944 un atceļ Regulu (ES) Nr. 347/2013 (OV L 152, 3.6.2022., 45. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

pārvarēt tirgus nepilnības vai finansiālus šķēršļus, piemēram, nepietiekamu komerciālo dzīvotspēju, augstas sākotnējās izmaksas vai tirgus finansējuma trūkumu.

(15) Programmai būtu jādod iespēja pārvietot līdzekļus uz Savienības atjaunīgās enerģijas mehānismu, kas izveidots ar Regulas (ES) 2018/1999[13] 33. pantu, lai nodrošinātu ieguldījumu veicinošajā satvarā, kas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001[14] 3. panta 5. punktā. Šī pārvietošana var attiekties arī uz projektiem, kas atbilst atjaunīgās enerģijas pārrobežu projektu definīcijai. Attiecīgā gadījumā Komisijai šādu finansiālu atbalstu būtu jācenšas izvirzīt par prioritāti tad, ja projekti veicina Savienības iekšējā enerģijas tirgus turpmāku integrāciju, ietverot atjaunīgās enerģijas pārrobežu projektus.

(16) Būtu jānodrošina sinerģija starp Eiropas transporta un enerģētikas tīklu attīstību un atjaunīgās enerģijas pārrobežu projektiem ar spēcīgu pārrobežu ietekmi, ko atbalsta EISI, un transporta un enerģētikas projektiem, kas ietilpst valstu un reģionu partnerības plānu, Pētniecības un inovācijas pamatprogrammas un Eiropas Konkurētspējas fonda darbības jomā. Sinerģija varētu ietvert arī atbalstu svarīgiem projektiem visas Eiropas interesēs (*IPCEI*), kuru uzmanības centrā ir pārrobežu infrastruktūra transporta un enerģētikas nozarē.

(17) Programmai būtu arī jācenšas panākt saskaņotību ar darbībām, ko finansē no instrumenta "Eiropa pasaulē". Ir svarīgi, lai Eiropas transporta un enerģētikas tīkli būtu labi savienoti ar trešām valstīm. Attiecīgajos politikas satvaros ir apzināti kopīgu interešu projekti starp dalībvalstīm un trešām valstīm vai savstarpēju interešu projekti, kas ir prioritāte transporta un enerģētikas savienojumiem no šīm trešām valstīm un ar tām. Attiecībā uz šiem projektiem saskaņā ar programmu sniegtais atbalsts būtu cieši jākoordinē ar atbalstu, ko sniedz saskaņā ar instrumentu "Eiropa pasaulē". Transporta jomā prioritāte būtu jāpiešķir pārrobežu posmiem, kas uzskaitīti šīs regulas pielikumā.

(18) Nesenā pieredze strauji mainīgajā ekonomiskajā, sociālajā un ģeopolitiskajā vidē liecina, ka ir vajadzīga elastīgāka daudzgadu finanšu shēma un Savienības programmas. Šajā nolūkā un saskaņā ar EISI mērķiem finansējumā būtu pienācīgi jāņem vērā mainīgās politikas vajadzības un Savienības prioritātes, kas noteiktas attiecīgajos Komisijas publicētajos dokumentos, Padomes secinājumos un Eiropas Parlamenta rezolūcijās, vienlaikus nodrošinot pietiekamu budžeta izpildes paredzamību.

(19) Lai nodrošinātu konsekvenci, programmā paredzētā budžeta garantija un finanšu instrumenti, tostarp apvienojumā ar citiem neatmaksājama atbalsta veidiem finansējuma apvienošanas operācijās, būtu jāīsteno saskaņā ar piemērojamajiem EKF instrumenta *InvestEU* un *GE* īstenošanas mehānismu noteikumiem, izmantojot nolīgumus, kas noslēgti par šāda veida atbalstu saskaņā ar EKF instrumentu *InvestEU* un *GE* īstenošanas mehānismiem.

---

13 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (Dokuments attiecas uz EEZ).

14 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(20) Ja Savienības atbalsts šajā programmā ir jāsniedz budžeta garantijas vai finanšu instrumenta veidā, tostarp apvienojumā ar neatmaksājamu atbalstu finansējuma apvienošanas operācijā, šāda atbalsta sniegšanā jāizmanto vienīgi EKF instruments *InvestEU* un *GE* īstenošanas mehānismi saskaņā ar piemērojamajiem EKF investīciju instrumenta un *GE* īstenošanas mehānismu noteikumiem. Attiecībā uz EKF instrumentu *InvestEU*, ar ko īsteno šīs programmas mērķus, visām dalībvalstīm pēc to pieprasījuma vajadzētu būt pieejamam konsultatīvajam atbalstam. Šāds atbalsts varētu attiekties uz spēju veidošanu, atbalstu projektu apzināšanā, sagatavošanā un īstenošanā, kā arī konsultācijām par finanšu instrumentiem un investīciju platformām.

(21) Programmai būtu jāoptimizē pieejamā finansējuma izmantošana, cieši uzraugot piešķirto finansējumu un attiecīgā gadījumā samazinot vai izbeidzot dotācijas. Tādējādi būtu jāļauj pārdalīt kādai darbībai paredzēto budžetu, kas nav izlietots noteiktajā termiņā, citām darbībām, kuras ietilpst šīs programmas darbības jomā.

(22) Ņemot vērā nepieciešamo darbu apjomu, ir iespējams, ka pārrobežu posma īstenošanai paralēli tiek veiktas vairākas aktivitātes, kas tiek atbalstītas ar dažādiem dotāciju nolīgumiem, bet veicina viena un tā paša mērķa sasniegšanu jeb tā saucamā globālā projekta īstenošanu. Lai veicinātu efektīvāku Savienības resursu izmantošanu un nodrošinātu, ka ir iespējams pilnībā sasniegt svarīgus infrastruktūras mērķus, programmai būtu jāļauj novirzīt pieejamos līdzekļus viena un tā paša globālā projekta ietvaros. Neskarot konkursa procedūru izmantošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES, Euratom) 2024/2509[15] 192. panta 1. punktu un papildus minētās regulas 198. panta noteikumiem, vajadzētu būt iespējai šādu līdzekļu pārdalīšanu piešķirt, grozot sākotnējās darbības, ar nosacījumu, ka tiek ievēroti darba programmā izklāstītie nosacījumi, arī maksimālā Savienības iemaksa.

(23) Programmai piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES, Euratom) 2024/2509. Tajā ir paredzēti noteikumi par Savienības vispārējā budžeta izveidi un izpildi, tai skaitā noteikumi par dotācijām, godalgām, nefinanšu ziedojumiem, iepirkumu, netiešo pārvaldību, finansiālo palīdzību, finanšu instrumentiem un budžeta garantijām.

(24) Saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) 2024/2509 darba programmas un uzaicinājumu dokumenti ir piemēroti, lai tajos sīkāk izklāstītu budžeta tehnisko izpildi visās programmas atbalstītajās politikas jomās, tajā skaitā konkrētus attiecināmības un piešķiršanas kritērijus atkarībā no budžeta izpildes instrumenta – dotācijas vai iepirkuma – un konkrētajiem politikas mērķiem. Saskaņā ar Finanšu regulas 136. pantu drošības apsvērumu dēļ augsta riska piegādātājiem būtu jāpiemēro attiecināmības ierobežojumi.

(25) Programmas sniegtajam atbalstam būtu jāveicina investīcijas, samērīgā veidā novēršot tirgus nepilnības vai neoptimālas investīciju situācijas, izvairoties no finansējuma dublēšanas vai izspiešanas un stimulējot privāto finansējumu, un tam vajadzētu būt ar skaidru Savienības pievienoto vērtību. Neskarot LESD 107. un 108. panta piemērošanu valstu resursiem, šī pieeja nodrošinās konsekvenci starp programmas darbībām un valsts atbalsta noteikumiem, tādējādi novēršot nepamatotus konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū. Turklāt EISI un uzkrājumu un investīciju savienības[16]

---

15 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) 2024/2509 (2024. gada 23. septembris) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam (OV L, 2024/2509, 26.9.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

16 COM(2025) 124 final.

pasākumi var būt savstarpēji atbalstoši, jo publiskais finansējums var efektīvi samazināt risku lieliem infrastruktūras projektiem un piesaistīt privātās investīcijas ES, radot ievērojamu sviras efektu. Tajā pašā laikā efektīvu kolektīvo ieguldījumu instrumentu, piemēram, Eiropas ilgtermiņa ieguldījumu fondu (*ELTIF*), augošā pieejamība var efektīvi veicināt institucionālo un citu privāto investoru ilgtermiņa investīcijas infrastruktūras projektos, tādējādi papildinot un palielinot no EISI pieejamo finansējumu.

(26) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus programmas īstenošanai ar darba programmu palīdzību, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu[17].

(27) Saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) 2024/2509, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES, Euratom) Nr. 883/2013[18], Padomes Regulām (EK, Euratom) Nr. 2988/95[19], (Euratom, EK) Nr. 2185/96[20] un (ES) 2017/1939[21] Savienības finanšu intereses jāaizsargā, piemērojot samērīgus pasākumus, tajā skaitā pārkāpumu un krāpšanas gadījumu novēršanu, konstatēšanu, labošanu un izmeklēšanu, zaudēto, kļūdaini izmaksāto vai nepareizi izmantoto līdzekļu atgūšanu un – vajadzības gadījumā – administratīvus un finansiālus sodus. Konkrēti, saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) Nr. 883/2013 un Regulu (Euratom, EK) Nr. 2185/96 Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) var veikt izmeklēšanas, ieskaitot pārbaudes un inspekcijas uz vietas, lai noskaidrotu, 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 veikt izmeklēšanu un kriminālvajāšanu par krāpšanu un citām nelikumīgām darbībām, kas skar Savienības finanšu intereses, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2017/1371[22]. Saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) 2024/2509 jebkurai personai vai subjektam, kas saņem Savienības līdzekļus, pilnībā jāsadarbojas Savienības finanšu interešu aizsardzībā, jāpiešķir Komisijai, *OLAF*, *EPPO* un Eiropas Revīzijas palātai nepieciešamās tiesības un piekļuve un jānodrošina, lai visas trešās personas, kuras iesaistītas Savienības līdzekļu īstenošanā, piešķirtu līdzvērtīgas tiesības. Programmas asociētajām trešām valstīm jāpiešķir

---

17 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), 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.–18. lpp.).

18 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) Nr. 883/2013 (2013. gada 11. septembris) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

19 Padomes Regula (EK, Euratom) Nr. 2988/95 (1995. gada 18. decembris) par Eiropas Kopienu finanšu interešu aizsardzību (OV L 312, 23.12.1995., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Padomes Regula (Euratom, EK) Nr. 2185/96 (1996. gada 11. novembris) par pārbaudēm un apskatēm uz vietas, ko Komisija veic, lai aizsargātu Eiropas Kopienu finanšu intereses pret krāpšanu un citām nelikumībām (OV L 292, 15.11.1996., 2. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Padomes Regula (ES) 2017/1939 (2017. gada 12. oktobris), ar ko īsteno ciešāku sadarbību Eiropas Prokuratūras (*EPPO*) izveidei (OV L 283, 31.10.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

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

atbildīgajam kredītrīkotājam, *OLAF* un Revīzijas palātai vajadzīgās tiesības un piekļuve, lai tie varētu visaptveroši īstenot savu attiecīgo kompetenci.

(28) Programma jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) [XXX]* [Snieguma regula], ar ko paredz noteikumus par izdevumu izsekošanu un budžeta snieguma satvaru, tostarp noteikumus par Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 33. panta 2. punkta attiecīgi d) un f) apakšpunktā minēto būtiska kaitējuma neradīšanas principa un dzimumu līdztiesības principa vienveidīgu piemērošanu, noteikumus par Savienības programmu un darbību snieguma uzraudzību un ziņošanu par to, noteikumus par Savienības finansējuma portāla izveidi, programmu izvērtēšanas noteikumus, kā arī citus visām Savienības programmām piemērojamus horizontālus noteikumus, piemēram, par informāciju, komunikāciju un pamanāmību.

(29) Saskaņā ar Padomes Lēmuma (ES) 2021/1764[23] 85. panta 1. punktu fiziskās personas un tiesību subjekti, kas iedibināti aizjūras zemēs un teritorijās (AZT), ir tiesīgi saņemt finansējumu saskaņā ar programmas noteikumiem un mērķiem un iespējamajiem režīmiem, kas piemērojami dalībvalstī, ar kuru attiecīgā aizjūras zeme vai teritorija ir saistīta.

(30) Programmā būtu jāievēro personu ar invaliditāti tiesības un jo īpaši šādām personām jānodrošina piekļūstamība, sevišķi transporta nozarē.

(31) Programmai vajadzētu būt atvērtai sadarbībai ar trešām valstīm, ja tas ir Savienības interesēs. Šajā ziņā Savienība programmā ietvertajās aktivitātēs var pilnībā vai daļēji iesaistīt trešās valstis. Asociācijai būtu jānodrošina taisnīgs trešās valsts iemaksu un ieguvumu līdzsvars un jānodrošina Savienības finanšu un drošības interešu aizsardzība.

(32) Lai pienācīgi ņemtu vērā Eiropas tīkla attīstību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz grozījumiem šīs regulas pielikumā iekļautajā indikatīvajā kopīgu interešu projektu sarakstā. 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[24]. 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.

(33) Regulas (ES) 2021/1153 12. panta 2. punkts pilnvaro Komisiju pieņemt īstenošanas aktus, kuros precizē infrastruktūras prasības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām. Pamatojoties uz to, tika pieņemta Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1328[25]. Pēc tiesiskā regulējuma pārskatīšanas, pieņemot Regulu (ES) 2024/1679, un lai nodrošinātu iespēju arī turpmāk atjaunināt

---

23 Padomes Lēmums (ES) 2021/1764 (2021. gada 5. oktobris) par aizjūras zemju un teritoriju asociāciju ar Eiropas Savienību, ietverot attiecības starp Eiropas Savienību, no vienas puses, un Grenlandi un Dānijas Karalisti, no otras puses (Lēmums par aizjūras asociāciju, ietverot Grenlandi) (OV L 355, 7.10.2021., 6. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

24 OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

25 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1328 (2021. gada 10. augusts), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153 precizē infrastruktūras prasības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām (OV L 288, 11.8.2021., 37. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

infrastruktūras prasības neatkarīgi no šīs regulas ierobežotā termiņa, minētajā regulā būtu jāparedz pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus, kuros precizē infrastruktūras prasības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām. Tāpēc Regula (ES) 2024/1679 būtu attiecīgi jāgroza, lai Komisija ar to būtu pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus šajā nolūkā.

(34) Regula (ES) 2021/1153 būtu jāatceļ no 2028. gada 1. janvāra,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu ("programma") un nosaka programmas mērķus, tās budžetu 2028.–2034. gadam, Savienības finansējuma veidus un šāda finansējuma sniegšanas noteikumus.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "darbība" ir jebkura aktivitāte, kas ir apzināta kā finansiāli un tehniski neatkarīga darbība, ir ierobežota laikā un ir vajadzīga projekta īstenošanai;

2) "Eiropas transporta tīkls" ir Eiropas transporta tīkls, kas minēts Regulā (ES) 2024/1679;

3) "kopīgu interešu projekts" ir kopīgu interešu projekts, kas definēts Regulas (ES) 2024/1679 3. panta 1) punktā vai Regulas (ES) 2022/869 2. panta 5) punktā;

4) "ilgtspējīgs Eiropas transporta tīkls" ir Eiropas transporta tīkls, kas atbilst Regulas (ES) 2024/1679 5. un 45. pantā noteiktajām prasībām;

5) "vieds Eiropas transporta tīkls" ir Eiropas transporta tīkls, kas atbilst Regulas (ES) 2024/1679 43. un 45. pantā noteiktajām prasībām;

6) "noturīgs Eiropas transporta tīkls" ir Eiropas transporta tīkls, kas atbilst Regulas (ES) 2024/1679 46. pantā noteiktajām prasībām;

7) "militārā mobilitāte" ir Eiropas Savienības un tās dalībvalstu spēja ātri un efektīvi transportēt, pārvietot un izvietot militāro personālu, ekipējumu un piegādes dalībvalstu robežās un ārpus tām, nodrošinot dalībvalstu bruņoto spēku savlaicīgu un efektīvu reakciju;

8) "pētījumi" ir aktivitātes, kas vajadzīgas, lai sagatavotu projekta īstenošanu, piemēram, sagatavošanās, kartēšanas, priekšizpētes, izvērtēšanas, testēšanas un validācijas pētījumi, arī programmatūras veidā, un visi citi tehniskā atbalsta pasākumi, tajā skaitā priekšdarbi ar mērķi definēt un izstrādāt projektu un pieņemt lēmumu par tā finansēšanu, piemēram, attiecīgo objektu rekognoscēšana un finansējuma paketes sagatavošana;

9) "darbi" ir komponentu, sistēmu un pakalpojumu, arī programmatūras, iegāde, piegāde un ieviešana, kā arī ar projektu saistīto izstrādes, būvniecības un uzstādīšanas aktivitāšu veikšana, iekārtu pieņemšana un projekta sākšana;

10) “savstarpēju interešu projekts” ir savstarpēju interešu projekts, kas definēts Regulas (ES) 2022/869 2. panta 6) punktā;

11) “pārrobežu projekts atjaunīgās enerģijas jomā” ir jebkurš no šādiem projektiem:

a) atjaunīgās enerģijas ražošanas projekts, kas ir iekļauts sadarbības nolīgumā Direktīvas (ES) 2018/2001 8., 9., 11. vai 13. panta nozīmē;

b) uzkrāšanas projekts, arī apvienota enerģijas krātuve Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 44.d) punkta nozīmē, kas atbalsta atjaunīgās enerģijas integrēšanu Savienības energosistēmā, izņemot enerģijas uzkrāšanas kompleksus Regulas (ES) 2022/869 II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkta nozīmē, un kas ir iekļauts līdzīgā pasākumā starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vienu vai vairākām trešām valstīm.

3. pants

Programmas mērķi

1. Programmas vispārīgie mērķi ir būvēt, attīstīt, nodrošināt, modernizēt un pabeigt Eiropas komunikāciju tīklus transporta un enerģētikas nozarē, lai atbalstītu funkcionējošu vienoto tirgu un veicinātu kohēziju, atvieglot militāro mobilitāti Eiropas transporta tīklos, sekmēt pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā un veicināt sinerģiju starp transporta nozari un enerģētikas nozari.

2. Programmas konkrētie mērķi ir šādi:

a) transporta nozarē:

i) veicināt tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas saistīti ar savstarpēji savienotiem, sadarbspējīgiem, dekarbonizētiem, viediem, drošiem, ilgtspējīgiem, noturīgiem, aizsargātiem un multimodāliem transporta tīkliem, saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1679, it īpaši veicot:

1) darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kuriem ir pārrobežu dimensija un ar kuriem īsteno Eiropas transporta tīklu, tajā skaitā darbības šīs regulas pielikumā uzskaitītajos indikatīvajos posmos;

2) darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kuriem ir Savienības dimensija un kuri saistīti ar vieda, noturīga, dekarbonizēta un ilgtspējīga Eiropas transporta tīkla pabeigšanu;

3) darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kuriem ir pārrobežu dimensija sadarbībā ar trešām valstīm un ar kuriem īsteno Eiropas transporta tīklu saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 9. pantu;

ii) pielāgot Eiropas transporta tīkla daļas transporta infrastruktūras divējādam lietojumam, lai uzlabotu gan civilo, gan militāro mobilitāti, galveno uzmanību pievēršot četriem ES prioritārajiem militārās mobilitātes koridoriem, ko dalībvalstis noteikušas II pielikumā Militārajām prasībām attiecībā uz militāro mobilitāti Savienībā un ārpus tās, kuras Padome apstiprināja 2025. gada 18. martā ar atsauces Nr. ST 6728/25 ADD1;

b) enerģētikas nozarē:

i) sniegt ieguldījumu kopīgu interešu projektu un savstarpēju interešu projektu izstrādē, kā noteikts Regulas (ES) 2022/869 18. pantā, lai veicinātu enerģētikas savienības pabeigšanu, efektīva un konkurenciāla iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un tīklu pārrobežu un starpnozaru sadarbspēju, atvieglotu ekonomikas dekarbonizāciju, veicinātu energoefektivitāti un nodrošinātu noturību un piegādes drošību;

ii) sekmēt pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, atbalstot pārrobežu projektus atjaunīgās enerģijas jomā vai rīkojot iepirkuma konkursus jauniem atjaunīgās enerģijas projektiem saskaņā ar Savienības atjaunīgās enerģijas finansēšanas mehānismu, kas izveidots ar Regulas (ES) 2018/1999 33. pantu, ja ir izpildīti šīs regulas 11. panta 5. punktā minētie nosacījumi, lai izmaksefektīvi sasniegtu Savienības mērķus dekarbonizācijas, konkurētspējas, iekšējā enerģijas tirgus izveides pabeigšanas, noturības un piegādes drošības jomā.

4. pants

Budžets

1. Indikatīvais finansējums programmas īstenošanai no 2028. līdz 2034. gadam ir 81 428 000 000 EUR faktiskajās cenās.

2. Šā panta 1. punktā minētās summas indikatīvais sadalījums ir šāds:

a) 51 515 000 000 EUR – 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem transporta un militārās mobilitātes jomā;

b) 29 912 000 000 EUR – 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem enerģētikas jomā.

3. Budžeta saistības aktivitātēm, kas ilgst vairāk nekā vienu finanšu gadu, var sadalīt gada maksājumos pa vairākiem gadiem.

4. Apropriācijas var iekļaut Savienības budžetā pēc 2034. gada, lai segtu nepieciešamos izdevumus un varētu pārvaldīt darbības, kas nav pabeigtas līdz programmas beigām.

5. Šā panta 1. punktā minēto finansējumu un 5. pantā minēto papildu resursu summas var izmantot arī tehniskajai un administratīvajai palīdzībai, kas vajadzīga programmas un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1679 vai Regulā (ES) 2022/869 noteikto nozaru pamatnostādņu īstenošanai, piemēram, sagatavošanas, uzraudzības, kontroles, revīzijas un izvērtēšanas aktivitātēm, korporatīvajām informācijas tehnoloģiju sistēmām un platformām, informācijas un komunikācijas aktivitātēm, tostarp korporatīvajai komunikācijai par Savienības politiskajām prioritātēm, un visai pārējai tehniskajai un administratīvajai palīdzībai vai ar personālu saistītiem izdevumiem, kas Komisijai radušies, pārvaldot programmu.

5. pants

Papildu resursi

1. Dalībvalstis, Savienības iestādes, struktūras un aģentūras, trešās valstis, starptautiskās organizācijas, starptautiskās finanšu iestādes vai citas trešās personas

var veikt papildu finanšu iemaksas vai nefinansiālus ieguldījumus programmā, neskarot LESD 107. un 108. pantu. Papildu finanšu iemaksas ir ārējie piešķirtie ieņēmumi Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 21. panta 2. punkta a), d) vai e) apakšpunkta vai 21. panta 5. punkta nozīmē.

2. Pēc dalībvalstu pieprasījuma programmai var darīt pieejamus resursus, kas tām ir piešķirti dalītas pārvaldības ietvaros. Komisija īsteno minētos resursus tieši vai netieši saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 62. panta 1. punkta a) vai c) apakšpunktu. Tie papildina šīs regulas 4. panta 1. punktā minēto summu. Minētos resursus izmanto attiecīgās dalībvalsts labā. Ja Komisija tiešā vai netiešā pārvaldībā nav uzņēmusies juridiskās saistības par papildu summām, kas šādā veidā darītas pieejamas programmai, atbilstošās neizmantotās summas pēc attiecīgās dalībvalsts pieprasījuma var pārvietot atpakaļ uz vienu vai vairākām attiecīgajām avotprogrammām vai to pēctecēm.

6. pants

Alternatīvs, kombinēts un kumulatīvs finansējums

1. Programmu īsteno, koordinējoties ar citām Savienības programmām. Darbība, kas saņēmusi Savienības iemaksu no citas programmas, var saņemt iemaksu arī saskaņā ar šo programmu. Attiecīgajai iemaksai piemēro konkrētās Savienības programmas noteikumus, vai arī visām iemaksām saskaņā ar programmu var piemērot vienotu noteikumu kopumu – tādā gadījumā ir iespējams noslēgt vienotas juridiskas saistības. Ja Savienības iemaksu pamatā ir attiecināmās izmaksas, kumulatīvais no Savienības budžeta piešķirtais atbalsts nepārsniedz darbības kopējās attiecināmās izmaksas, un to var aprēķināt proporcionāli saskaņā ar dokumentiem, kuros paredzēti atbalsta nosacījumi.

2. Šajā programmā piešķiršanas procedūras var kopīgi īstenot tiešā vai netiešā pārvaldībā ar dalībvalstīm, Savienības iestādēm, struktūrām un aģentūrām, trešām valstīm, starptautiskām organizācijām, starptautiskām finanšu iestādēm vai citām trešām personām (“kopīgās piešķiršanas procedūras partneri”) – ar noteikumu, ka tiek nodrošināta Savienības finanšu interešu aizsardzība. Uz šādām procedūrām attiecas vienots noteikumu kopums, un to rezultātā tiek noslēgtas vienotas juridiskas saistības. Šajā nolūkā kopīgās piešķiršanas procedūras partneri var programmai darīt pieejamus resursus saskaņā ar šīs regulas 5. pantu vai attiecīgā gadījumā partneriem var uzticēt piešķiršanas procedūras īstenošanu saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 62. panta 1. punkta c) apakšpunktu.Kopīgās piešķiršanas procedūrās kopīgās piešķiršanas procedūras partneru pārstāvji var būt arī Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 153. panta 3. punktā minētās vērtēšanas komitejas locekļi.

7. pants

Programmas asociētās trešās valstis

1. Programmā var piedalīties turpmāk minētās trešās valstis, kuras iesaistās uz pilnīgas vai daļējas asociācijas pamata, saskaņā ar 3. pantā noteiktajiem mērķiem un attiecīgajiem starptautiskajiem nolīgumiem vai jebkuriem lēmumiem, kas pieņemti saskaņā ar minētajiem nolīgumiem un attiecas uz:

a) Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalstīm, kuras ir Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstis, kā arī Eiropas pundurvalstīm;

b) valstīm, kas pievienojas, kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm;

c) Eiropas kaimiņattiecību politikas aptvertajām valstīm;

d) citām trešām valstīm.

2. Asociācijas nolīgumi par dalību programmās:

a) nodrošina taisnīgu līdzsvaru starp trešās valsts, kura piedalās programmā, iemaksām un ieguvumiem;

b) paredz noteikumus par piedalīšanos programmās, tai skaitā par to, kā aprēķināt finanšu iemaksas, ko veido darbības iemaksa un dalības maksa, programmas un tās vispārējo administratīvo izmaksu vajadzībām;

c) nepiešķir trešai valstij lēmumu pieņemšanas pilnvaras attiecībā uz programmu;

d) garantē Savienības tiesības nodrošināt pareizu finanšu pārvaldību un aizsargāt savas finanšu intereses;

e) attiecīgā gadījumā nodrošina Savienības drošības un sabiedriskās kārtības interešu aizsardzību.

Šā punkta d) apakšpunkta vajadzībām trešā valsts piešķir nepieciešamās tiesības un piekļuvi, kas prasītas Regulās (ES, Euratom) 2024/2509 un (ES, Euratom) Nr. 883/2013, un garantē, ka izpildes lēmumi, ar kuriem uzliek finansiālas saistības, pamatojoties uz LESD 299. pantu, kā arī Eiropas Savienības Tiesas spriedumi un rīkojumi ir izpildāmi.

8. pants

Īstenošana un Savienības finansējuma veidi

1. Programmu īsteno saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) 2024/2509 tiešā pārvaldībā vai netiešā pārvaldībā kopā ar vienībām, kas norādītas minētās regulas 62. panta 1. punkta c) apakšpunktā.

2. Savienības finansējumu var nodrošināt jebkādā veidā saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) 2024/2509, jo īpaši kā dotācijas, godalgas, iepirkumu un nefinanšu ziedojumus.

3. Ja Savienības atbalstu sniedz budžeta garantijas vai finanšu instrumenta veidā, tostarp apvienojumā ar neatmaksājamu atbalstu finansējuma apvienošanas operācijā, to sniedz, vienīgi izmantojot EKF instrumentu *InvestEU* vai *GE* īstenošanas mehānismu, un īsteno saskaņā ar piemērojamajiem EKF instrumenta *InvestEU* un *GE* īstenošanas mehānisma noteikumiem, izmantojot nolīgumus, kas noslēgti par šāda veida atbalstu saskaņā ar EKF instrumentu *InvestEU* vai *GE* īstenošanas mehānismiem.

4. Savienības atbalstu budžeta garantijas veidā sniedz, nepārsniedzot budžeta garantijas maksimālo summu, kas noteikta EKF vai *GE* regulā.

5. Ja programmā izmanto EKF instrumentu *InvestEU* vai *GE* īstenošanas mehānismu, tajā paredz uzkrājumu budžeta garantijai un finansējumu finanšu instrumentiem,

tostarp apvienojumā ar neatmaksājamu atbalstu finansējuma apvienošanas operācijas veidā.

9. pants

Attiecināmība

1. Attiecināmības kritērijus nosaka saskaņā ar Regulu (ES, Euratom) 2024/2509, lai atbalstītu 3. pantā noteikto mērķu sasniegšanu.

2. Tiešā vai netiešā pārvaldībā īstenotās piešķiršanas procedūrās Savienības atbalstu var sniegt vai saņemt viens vai vairāki šādi tiesību subjekti:

   a) dalībvalstī iedibināti subjekti;

   b) asociētajā trešā valstī iedibināti subjekti;

   c) starptautiskas organizācijas;

   d) citi subjekti, kas iedibināti neasociētajās trešās valstīs, ja šādu subjektu finansējums ir būtisks darbības īstenošanai un veicina 3. pantā noteikto mērķu sasniegšanu.

3. Papildus Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 168. panta 2. un 3. punkta noteikumiem šīs regulas 7. panta 1. punktā minētās asociētās trešās valstis attiecīgā gadījumā var piedalīties jebkādos iepirkuma mehānismos, kas paredzēti Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 168. panta 2. un 3. punktā, un gūt no tiem labumu. Noteikumus, kas piemērojami dalībvalstīm, *mutatis mutandis* piemēro iesaistītajām asociētajām trešām valstīm.

4. Piešķiršanas procedūras, kas ietekmē drošību vai sabiedrisko kārtību, jo īpaši attiecībā uz Savienības vai tās dalībvalstu stratēģiskajiem aktīviem un interesēm, ierobežo saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 136. pantu. Saskaņā ar Finanšu regulas 136. pantu drošības apsvērumu dēļ augsta riska piegādātājiem saskaņā ar ES tiesību aktiem piemēro attiecināmības ierobežojumus.

5. Attiecībā uz darbībām, kas minētas šīs regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā, novērtējot priekšlikumu atbilstību piešķiršanas kritērijiem, attiecīgā gadījumā pārliecinās, ka ierosinātās darbības ir saskanīgas ar koridoru darba plāniem un īstenošanas aktiem, kas minēti Regulas (ES) 2024/1679 54. un 55. pantā, un ka tajās, ievērojot minētās regulas 52. panta 9. punktu, ir ņemts vērā atbildīgā Eiropas koordinatora konsultatīvais atzinums.

6. Dotāciju priekšlikumus iesniedz viena vai vairākas dalībvalstis vai ar to dalībvalstu piekrišanu, uz kurām attiecas kopīgu interešu projekts vai savstarpēju interešu projekts.

7. Piešķiršanas procedūras attiecībā uz dotācijām vai to daļām, kas jau ir pilnībā finansētas no citiem publiskiem vai privātiem avotiem, izņemot Savienības iemaksas saistībā ar 6. pantā minētajām sinerģijas darbībām, nav tiesīgas uz atbalstu.

8. Darba programmā, kas minēta Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 110. pantā vai dokumentos, kas saistīti ar piešķiršanas procedūru, var sīkāk precizēt šajā regulā noteiktos attiecināmības kritērijus vai noteikt papildu attiecināmības kritērijus konkrētām darbībām.

10. pants

Papildu noteikumi attiecībā uz dotācijām

1. Papildus Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 132. panta 4. punktā noteiktajiem iemesliem, uz kuru pamata var piemērot samazinājumu, dotācijas summu var samazināt šādos gadījumos:

   a) attiecībā uz pētījumiem – darbība nav sākusies viena gada laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma;

   b) attiecībā uz darbiem – darbība nav sākusies divu gadu laikā pēc dotācijas nolīgumā norādītā sākuma datuma;

   c) pēc darbības progresa izskatīšanas secināts, ka darbības īstenošanā ir tik lieli kavējumi, ka darbības mērķi, visticamāk, netiks sasniegti.

2. Pamatojoties uz 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, dotācijas nolīgumu var grozīt vai izbeigt.

3. Pieejamās saistību apropriācijas, kas izriet no 1. vai 2. punkta piemērošanas, dara pieejamas šajā programmā.

4. Neskarot konkursa procedūru izmantošanu, kad vien tas ir lietderīgi saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 192. panta 1. punktu un papildus minētās regulas 198. pantam, šīs regulas 12. pantā minētajā darba programmā, ja tas ir pienācīgi pamatots ar vajadzību sekmēt globāla projekta pabeigšanu, var precizēt darbību un labuma guvējus un noteikt summu, līdz kurai var aicināt iesniegt priekšlikumus par notiekošu vai pabeigtu darbību paplašināšanu programmas ietvaros, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi un pārredzamību saskaņā ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 191. pantu. Piešķīrums notiekošām darbībām var tikt veikts kā sākotnējās darbības grozīšana, pievienojot jaunas aktivitātes un palielinot maksimālo Savienības iemaksu. Šādiem piešķīrumiem darba programmā rezervētās summas sedz no šā panta 3. punktā minētajām saistību apropriācijām.

5. Pētījumiem Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām.

6. Darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto konkrēto mērķi, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām. Līdzfinansējuma likme darbībām, ko veic dalībvalstīs, kuru NKI uz vienu iedzīvotāju ir mazāks nekā 90 % no Savienības NKI, Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 75 % no kopējām attiecināmajām izmaksām.

7. Darbiem, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem, piemēro šādus noteikumus:

   a) Savienības finansiālā atbalsta summa nepārsniedz 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām;

   b) darbībām, kas veicina tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kuri, pamatojoties uz Regulas (ES) 2022/869 18. panta 2. punktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina enerģijas piegādes drošību augstā līmenī reģionālā vai Savienības mērogā, stiprina Savienības solidaritāti vai piedāvā ļoti inovatīvus risinājumus, līdzfinansējuma likmes, kas minētas a) apakšpunktā, var palielināt līdz ne vairāk kā 75 % no kopējām attiecināmajām izmaksām.

8. Transporta un enerģētikas nozarē katrā attiecībā uz darbiem, ko veic tālākajos reģionos, piemēro īpašu maksimālo līdzfinansējuma likmi 60 % apmērā.

9. Programmas sniegtais atbalsts paātrina vai palielina investīcijas, samērīgā veidā novēršot tirgus nepilnības vai neoptimālas investīciju situācijas, izvairoties no finansējuma dublēšanas vai izspiešanas un stimulējot privāto finansējumu, un tam ir Savienības pievienotā vērtība.

11. pants

Pārrobežu projekti atjaunīgās enerģijas jomā

1. Komisija vismaz reizi gadā veic pārrobežu projektu atlasi atjaunīgās enerģijas jomā, pamatojoties uz kritērijiem un procedūru, kas noteikti šajā pantā, šā panta 4. punktā minētajā deleģētajā aktā un 12. pantā minētajā saistītajā darba programmā.

2. Pārrobežu projektiem atjaunīgās enerģijas jomā būtu jānodrošina izmaksu ietaupījumi atjaunīgās enerģijas izvēršanai visā Savienībā vai citi ieguvumi sistēmas integrācijai, piegādes drošībai, konkurētspējai vai inovācijai salīdzinājumā ar līdzīgu projektu, ko īstenotu viena no iesaistītajām dalībvalstīm vai trešā valsts viena pati.

3. Ja dotācijas tiek piešķirtas darbiem, pieteikuma iesniedzējam būtu jāpierāda vajadzība pārvarēt tirgus nepilnības vai finansiālus šķēršļus, piemēram, nepietiekamu komerciālo dzīvotspēju, augstas sākotnējās izmaksas vai tirgus finansējuma trūkumu.

4. Līdz [diena, mēnesis, gads] [vai 12 mēneši pēc šā akta stāšanās spēkā] Komisija saskaņā ar 14. pantu pieņem deleģēto aktu, ar ko papildina šo regulu, nosakot konkrētus kritērijus un procedūru pārrobežu projektu atlasei atjaunīgās enerģijas jomā.

5. Komisija var nolemt programmas budžetu, kas paredzēts pārrobežu projektiem atjaunīgās enerģijas jomā, piešķirt Savienības atjaunīgās enerģijas finansēšanas mehānismam, kas izveidots ar Regulas (ES) 2018/1999 33. pantu, ja ar to var sasniegt regulas 3. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) punktā minēto konkrēto mērķi un ja tas var palīdzēt samazināt atjaunīgās enerģijas projektu kapitāla izmaksas. Kopējais ieguldījums laikposmā no 2028. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim nepārsniedz 5 % no šīs programmas budžeta, kas paredzēts 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem konkrētajiem mērķiem.

12. pants

Darba programma

1. Programmu īsteno ar Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 110. pantā minēto darba programmu palīdzību.

2. Darba programmās attiecīgā gadījumā nosaka aktivitātes un saistītās Savienības atbalsta summas, kas īstenojamas, izmantojot EKF instrumentu *InvestEU* un *GE* īstenošanas mehānismu.

3. Darba programmas Komisija pieņem ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 15. panta 3. punktā.

13. pants

Deleģētie akti

Ievērojot LESD 172. panta otro daļu, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 15. pantu, lai grozītu šīs regulas pielikumu attiecībā uz indikatīvo projektu sarakstu.

14. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 11. panta 4. punktā un 13. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz 2034. gada 31. decembrim.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 4. punktā un 13. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā 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 deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

   Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 11. panta 4. punktu un 13. 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. Trešo valstu vai starptautisku organizāciju pārstāvji nepiedalās apspriedēs par jautājumiem, kas saistīti ar šīs regulas 12. panta 3. punktu.

15. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Jautājumos, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem mērķiem, komiteja sanāk ar nosaukumu "EISI – Transports".

   Jautājumos, kas saistīti ar 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem mērķiem, komiteja sanāk ar nosaukumu "EISI – Enerģētika".

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

4. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa vienkāršs komitejas locekļu vairākums.

5. Saskaņā ar Savienības noslēgtajiem starptautiskajiem nolīgumiem komitejas sanāksmēs par novērotājiem var uzaicināt trešo valstu vai starptautisku organizāciju pārstāvjus, ievērojot nosacījumus, kas paredzēti komitejas reglamentā, un ņemot vērā Savienības vai tās dalībvalstu drošības un sabiedriskās kārtības apsvērumus. Trešo valstu vai starptautisku organizāciju pārstāvji nepiedalās apspriedēs par jautājumiem, kas saistīti ar šīs regulas 9. pantu.

16. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2024/1679

Regulas (ES) 2024/1679 48. pantam pievieno šādu 3. punktu:

“3. Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, ar ko precizē infrastruktūras prasības, kuras piemērojamas konkrētām infrastruktūras kategorijām, kas attiecas gan uz civilajām, gan aizsardzības vajadzībām (“divējāda lietojuma infrastruktūra”).

Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.”

17. pants

Atcelšana

Regulu (ES) 2021/1153 atceļ no 2028. gada 1. janvāra.

18. pants

Pārejas noteikumi

1. Šī regula neskar attiecīgo darbību turpināšanu vai grozīšanu – līdz to slēgšanai – saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1316/2013 un Regulu (ES) 2021/1153, ko attiecīgajām darbībām turpina piemērot līdz to slēgšanai.

2. 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 Regulu (ES) 2021/1153.

19. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no 2028. gada 1. janvāra.

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

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā – *priekšsēdētāja*	*Padomes vārdā –* *priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA FINANŠU UN DIGITĀLAIS PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS 3
1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums 3
1.2. Attiecīgā politikas joma 3
1.3. Mērķi 3
1.3.1. Vispārīgie mērķi 3
1.3.2. Konkrētie mērķi 3
1.3.3. Paredzamie rezultāti un ietekme 3
1.3.4. Snieguma rādītāji 3
1.4. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz: 4
1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums 4
1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks 4
1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šā punkta izpratnē "ES iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas ES iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi. 4
1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas 4
1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem 5
1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums 5
1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas un finansiālās ietekmes ilgums 6
1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes 6
2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI 8
2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi 8
2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma 8
2.2.1. Ierosināto budžeta izpildes metožu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums 8
2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu 8
2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī) 8
2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi 9
3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME 10
3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas 10
3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām 12

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām 12
3.2.1.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta 12
3.2.1.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem 17
3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām 22
3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām 24
3.2.3.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta 24
3.2.3.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem 24
3.2.3.3. Kopējās apropriācijas 24
3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības 25
3.2.4.1. Finansētas no apstiprinātā budžeta 25
3.2.4.2. Finansētas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem 26
3.2.4.3. Kopējās cilvēkresursu vajadzības 26
3.2.5. Pārskats par aplēsto ietekmi uz investīcijām, kas saistītas ar digitālajām tehnoloģijām28
3.2.6. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu 28
3.2.7. Trešo personu iemaksas 28
3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem 29
4. DIGITĀLĀ DIMENSIJA 29
4.1. Digitālās vajadzības 30
4.2. Dati 30
4.3. Digitālie risinājumi 31
4.4. Sadarbspējas novērtējums 31
4.5. Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi 32

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu 2028.–2034. gadam un atceļ Regulu (ES) 2021/1153

1.2. Attiecīgā politikas joma

Eiropas stratēģiskās investīcijas

1.3. Mērķi

1.3.1. Vispārīgie mērķi

Programmas vispārīgie mērķi ir būvēt, attīstīt, nodrošināt, modernizēt un pabeigt Eiropas komunikāciju tīklus transporta un enerģētikas nozarē, atvieglot militāro mobilitāti Eiropas transporta tīklos, sekmēt pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā un veicināt sinerģiju starp transporta nozari un enerģētikas nozari.

1.3.2. Konkrētie mērķi

Konkrētais mērķis

EISI konkrētie mērķi transporta nozarē ir šādi:

1) veicināt tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas saistīti ar savstarpēji savienotiem, sadarbspējīgiem, viediem, ilgtspējīgiem, noturīgiem un multimodāliem transporta tīkliem saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1679, it īpaši veicot:

– darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kuriem ir pārrobežu dimensija un ar kuriem īsteno Eiropas transporta tīklu, tajā skaitā darbības posmos, kas indikatīvi uzskaitīti pielikumā;

– darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kuriem ir Savienības dimensija un kuri saistīti ar vieda, noturīga un ilgtspējīga Eiropas transporta tīkla izveides pabeigšanu;

– darbības, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, kuriem ir pārrobežu dimensija sadarbībā ar trešām valstīm un ar kuriem īsteno Eiropas transporta tīklu saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 9. pantu;

2) pielāgot Eiropas transporta tīkla daļas divējādam transporta infrastruktūras lietojumam, lai uzlabotu gan civilo, gan militāro mobilitāti.

Konkrētie mērķi enerģētikas nozarē ir šādi:

1) sniegt ieguldījumu kopīgu interešu projektu un savstarpēju interešu projektu izstrādē, kā noteikts Regulas (ES) 2022/869 18. pantā, lai veicinātu enerģētikas savienības izveides pabeigšanu, efektīva un konkurenciāla iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un tīklu pārrobežu un starpnozaru sadarbspēju, atvieglotu ekonomikas dekarbonizāciju, veicinātu energoefektivitāti un nodrošinātu piegādes drošību;

2) sekmēt pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, atbalstot pārrobežu projektus atjaunīgās enerģijas jomā vai rīkojot iepirkuma konkursus jauniem atjaunīgās enerģijas projektiem saskaņā ar Savienības atjaunīgās enerģijas finansēšanas mehānismu, kas izveidots ar Regulas (ES) 2018/1999 33. pantu, lai

izmaksefektīvi sasniegtu Savienības mērķus dekarbonizācijas, konkurētspējas, iekšējā enerģijas tirgus izveides pabeigšanas un piegādes drošības jomā.

1.3.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Attiecībā uz transportu EISI mērķis ir veicināt Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) izveides pabeigšanu, galveno uzmanību pievēršot pamattīkla un paplašinātā pamattīkla pabeigšanai līdz 2030. un 2040. gadam. Šajā kontekstā EISI jo īpaši pievērsīsies infrastruktūras projektiem ar spēcīgu pārrobežu dimensiju. EISI arī palīdzēs *TEN-T* tīklā ieviest sadarbspējīgus un viedus mobilitātes risinājumus (piemēram, ieviešot Eiropas satiksmes pārvaldības sistēmas) un veicinās ES pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti (piemēram, izveidojot krasta elektropadevi kuģiem *TEN-T* ostās). EISI var arī palielināt savienotību ar trešām valstīm, attīstot *TEN-T* koridoru pārrobežu posmus uz kandidātvalstīm. Turklāt EISI pielāgo *TEN-T* daļas divējādam transporta infrastruktūras lietojumam, lai uzlabotu gan civilo, gan militāro mobilitāti.

EISI enerģētikas sadaļa ir neatņemama daļa no Eiropas enerģētikas tīklu (*TEN-E*) politikas satvara, kas vērsts uz ES dalībvalstu energosistēmu savienošanu. Tā nodrošina finansiālu atbalstu projektiem, kuri sniedz vislielāko pievienoto vērtību Savienībai un kuriem ir būtiska pārrobežu ietekme. EISI enerģētikas sadaļa atbalsta arī pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, piešķirot finansējumu attiecīgajiem projektiem.

EISI enerģētikas sadaļa atbalsta tādu svarīgu pārrobežu projektu īstenošanu, kas veicina labākus dalībvalstu elektroenerģijas, ūdeņraža un CO_2 tīklu starpsavienojumus, energotīklu digitalizāciju, atkrastes tīklu attīstību un uzkrāšanas un elektrolīzeru jaudu integrēšanu tīklos. Tie savukārt dos iespēju integrēt arvien lielāku atjaunīgo energoresursu īpatsvaru un nodrošinās sistēmu integrāciju pa enerģijas nesējiem, tādējādi veicinot energosistēmas dekarbonizāciju, drošu un cenas ziņā pieejamu energoapgādi patērētājiem, labāku tirgus integrāciju un rūpniecības konkurētspēju.

Sniedzot tiešu atbalstu pārrobežu projektiem ES līmenī, EISI palīdz pārvarēt koordinācijas problēmas, kas izriet no tā, ka projekti aptver vairākas jurisdikcijas. EISI ar savu efektīvo darbības modeli cenšas novērst tirgus nepilnības un palīdz piesaistīt turpmākas investīcijas un finansējumu no citiem avotiem, piemēram, valstu budžetiem, valstu enerģijas tarifu sistēmām un it sevišķi privātā sektora, izmantojot visu Finanšu regulā pieejamo instrumentu klāstu. EISI ir pārbaudīts instruments pārrobežu infrastruktūras projektu virzītājiem, jo tas nodrošina vienu kontaktpunktu, vienu dotācijas nolīgumu un vienu noteikumu kopumu, kas jāievēro arī uzraudzības un revīzijas shēmā.

1.3.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzi progresam un sasniegumiem.

Programma ir jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) [XXX]* [Snieguma regula], ar ko paredz noteikumus par izdevumu izsekošanu un budžeta snieguma satvaru. Regulā ir ietverts intervences jomu kopums ar rādītājiem, kas tiks izmantoti attiecīgajām investīcijām transporta infrastruktūrā un energoinfrastruktūrā, kuras veiktas EISI ietvaros.

1.4. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☐ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību[30]

☒ esošas darbības pagarināšanu

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

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

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

Pamatojoties uz pozitīvo pieredzi, kas kopš 2014. gada gūta, īstenojot EISI transporta sadaļu un enerģētikas sadaļu, Komisija nāk klajā ar priekšlikumu nākamajam EISI saistībā ar daudzgadu finanšu shēmas (DFS) laikposmam pēc 2027. gada sagatavošanu. Programma ir vērsta uz projektiem ar spēcīgu pārrobežu dimensiju un augstu ES pievienoto vērtību, kas prasa koordinēti īstenot īpašu ES vadību starp dalībvalstīm pāri robežām.

Transporta nozarē EISI veicina Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pamattīkla izveides pabeigšanu līdz 2030. gadam un paplašinātā pamattīkla izveides pabeigšanu līdz 2040. gadam, izbūvējot un modernizējot infrastruktūru, kas nepieciešama netraucētiem pārrobežu pārvadājumiem. Tas palīdzēs izveidot augstas veiktspējas tīklu pasažieru un preču pārvadājumiem. EISI arī atbalsta attiecīgo *TEN-T* tīkla daļu pielāgošanu militārās mobilitātes prasībām.

Enerģētikas nozarē EISI sniedz ieguldījumu kopīgu interešu projektu un savstarpēju interešu projektu attīstīšanā, kā noteikts Regulas (ES) 2022/869 18. pantā, lai veicinātu enerģētikas savienības izveides pabeigšanu, efektīva un konkurenciāla iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un tīklu pārrobežu un starpnozaru sadarbspēju, atvieglotu ekonomikas dekarbonizāciju, veicinātu energoefektivitāti un nodrošinātu piegādes drošību. Turklāt EISI veicina pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, atbalstot pārrobežu projektus atjaunīgās enerģijas jomā vai rīkojot iepirkuma konkursus jauniem atjaunīgās enerģijas projektiem saskaņā ar Savienības atjaunīgās enerģijas finansēšanas mehānismu.

Programmai būtu jāsāk darboties līdz ar nākamās DFS sākumu 2028. gadā. Sīkāku informāciju par programmas īstenošanu, piemēram, uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus laika grafikus, to tematu un indikatīvo budžetu vai sīki izstrādātus noteikumus par attiecināmības un piešķiršanas kritērijiem, noteiks darba programmās. Īpaši jāņem vērā, ka EISI transporta sadaļa pēdējos līdzekļus piešķir jau 2025. gadā, un lielu infrastruktūras projektu virzītāji saskarsies ar finansējuma trūkumu pašreizējās DFS atlikušajos gados. Tāpēc būtiska nozīme ir nākamā EISI savlaicīgai uzsākšanai un ES līdzekļu agrīnai piešķiršanai labuma guvējiem.

Attiecībā uz programmas īstenošanas pārvaldības veidu tiek ierosināts turpināt efektīvo un mērķorientēto īstenošanu tiešā Komisijas pārvaldībā. Tas, vai pārvaldība atkal tiks deleģēta izpildaģentūrai, līdzīgi kā pašreizējās DFS ietvaros tā deleģēta Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūrai (*CINEA*), būs atkarīgs no izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un saistītajiem lēmumiem, kas jāpieņem.

1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šā punkta izpratnē "ES iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība,

[30] Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

kas veidojas ES iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

LESD 171. pants dod Savienībai pilnvaras noteikt, kuri ir kopīgu interešu projekti *TEN* infrastruktūrā, īstenošanas metožu izvēli atstājot dalībvalstu ziņā. Minētais pants pilnvaro Savienību atbalstīt šādus kopīgu interešu projektus, kā arī savstarpēju interešu projektus ar trešām valstīm.

Ņemot vērā to problēmu mērogu un veidu, kuras tiek risinātas ar EISI, ir vajadzīga Savienības rīcība, jo tās pēc būtības ir Savienības mēroga problēmas un tās var efektīvāk atrisināt Savienības līmenī, tādējādi nodrošinot kopumā lielākus ieguvumus, ātrāku īstenošanu un izmaksu samazināšanu, ja Komisija koordinēs dalībvalstu darbības. Savienības finansējums ir arī piemērots līdzeklis, lai risinātu finansēšanas problēmas, kas parasti rodas pārrobežu projektos, proti, šo projektu finansēšanu no valsts finansējuma avotiem apgrūtina projektu ieguvumu un projekta izmaksu nevienlīdzīgais sadalījums starp dažādām iesaistītajām dalībvalstīm.

TEN-T un *TEN-E* infrastruktūra: ņemot vērā *TEN-T* un *TEN-E* projektu pārrobežu raksturu, tie rada būtiskas pozitīvas eksternalitātes ES līmenī un veicina solidaritāti starp dalībvalstīm, taču arī sagādā specifiskas problēmas projektu virzītājiem, ņemot vērā, ka šie projekti aptver vairākas jurisdikcijas, tiem ir raksturīgas problēmas ar koordināciju un bieži vien ir asimetrisks izmaksu un ieguvumu sadalījums. Tāpēc tiem ir vajadzīgs ES līmeņa atbalsts. Instruments, kas koordinē finansējumu starp dalībvalstīm, ir vajadzīgs arī netraucētai militārajai mobilitātei Savienībā.

Atjaunīgā enerģija: pārrobežu sadarbība starp dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešām valstīm atjaunīgās enerģijas jomā ir būtiska, lai izmaksefektīvā veidā sasniegtu Savienības mērķus attiecībā uz dekarbonizāciju, konkurētspēju, iekšējā enerģijas tirgus izveides pabeigšanu un piegādes drošību. Tomēr tikai dažas dalībvalstis savos galīgajos nacionālajos enerģētikas un klimata plānos, kas iesniegti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1999, paskaidrojušas, kā tās plāno izveidot satvaru sadarbībai kopīgos projektos ar vienu vai vairākām dalībvalstīm. Pastāv risks, ka bez Savienības finansiālās palīdzības pārrobežu sadarbība saglabāsies neoptimālā līmenī.

Gaidāmā radītā ES pievienotā vērtība (*ex post*)

EISI nodrošina ES pievienoto vērtību, attīstot savienotību transporta un enerģētikas jomā un pārrobežu sadarbību atjaunīgās enerģijas jomā, koncentrējoties uz sabiedriskajiem labumiem ar Eiropas dimensiju un projektiem, kas bez ES atbalsta netiktu īstenoti. Konkrētāk, EISI var radīt ES pievienoto vērtību tāpēc, ka tas spēj:

– virzīt publiskā un privātā sektora finansējumu uz ES politikas mērķiem;

– dot iespēju veikt būtiskas investīcijas, kuru izmaksas sedz valsts/vietējā līmenī, bet ieguvumi ir jūtami Eiropas mērogā;

– paātrināt pāreju uz mazoglekļa, digitālu un noturīgu infrastruktūru.

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

transporta jomā tas aptver pārrobežu posmus un sastrēgumposmus galvenokārt *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, kā arī projektus ES prioritārajos militārās mobilitātes koridoros.

Enerģētikas jomā EISI mērķis ir uzlabot enerģijas tirgus integrāciju un energotīklu sadarbspēju pāri robežām, dekarbonizāciju, energoefektivitāti, noturību un piegādes

drošību un sekmēt pārrobežu sadarbību enerģētikas – arī atjaunīgās enerģijas – jomā. Šie pārrobežu projekti, kas būs tiesīgi saņemt EISI enerģētikas sadaļas finansējumu, ir trūkstošie posmi pilnībā savstarpēji savienotas un dekarbonizētas energosistēmas izveidē, jo dalībvalstis un operatori tos pietiekami neveicina vai nav izvirzījuši par prioritāti valsts līmenī. EISI veicina šo pārrobežu projektu īstenošanu, atbalstot nozarei specifiskas aktivitātes, kas ietver pētījumus un darbus.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Paralēli tiek veikts 2014.–2020. gada EISI *ex post* izvērtējums un 2021.–2027. gada EISI starpposma izvērtējums, un darbs ir krietni pavirzījies uz priekšu.

Abu EISI izvērtējumu sākotnējie konstatējumi apstiprina, ka programma līdz šim ir darbojusies labi. Instrumenta uzbūve ir piemērota tam, lai novērstu vēsturisko finansējuma trūkumu pārrobežu infrastruktūrā ar augstu ES pievienoto vērtību, nodalot finansējumu šiem projektiem īpašā instrumentā. Pastāv laba saskaņotība ar citiem ES finansēšanas instrumentiem un politikas virzieniem, it īpaši dekarbonizācijas jomā. Tā pārvaldības modelis (izmantojot uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus konkursa kārtībā un līdzekļu tiešu pārvaldību ar centralizētas aģentūras starpniecību) ir labi piemērots, lai apmierinātu programmas vajadzības un nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pieteikumu iesniedzējiem. EISI finansējums konsekventi tiek uzskatīts par nepieciešamu, jo tas ļauj īstenot svarīgus transporta un enerģētikas projektus, kuri citādi būtu ievērojami aizkavējušies, nebūtu tik plaši vai kuri vispār netiktu īstenoti nepietiekama valsts vai privātā finansējuma dēļ. Papildus tiešajam finansiālajam atbalstam EISI nodrošina ievērojamu sviras efektu, piesaistot papildu publisko un privāto kapitālu un darbojoties kā stratēģisks investīciju balsts.

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Šī iniciatīva ir daļa no priekšlikuma par daudzgadu finanšu shēmu 2028.–2034. gadam.

EISI būtu jākoncentrējas uz to, lai atbalstītu pārrobežu projektus *TEN-T* un *TEN-E* tīklos, kā arī projektus netraucētas militārās mobilitātes nodrošināšanai Savienībā un projektus sadarbībai atjaunīgās enerģijas jomā.

Dalībvalstu investīcijām *TEN-T* tīklā saskaņā ar to valstu un reģionu partnerības plāniem būtu jāpapildina EISI investīcijas, it īpaši valstu posmos, kas savienojas ar EISI pielikumā norādītajiem pārrobežu savienojumiem, un tām būtu arī jāfinansē valsts energotīklu infrastruktūra un ražošana.

Enerģētikas jomā valstu un reģionu partnerības plāni var pastiprināt EISI nodrošinātās investīcijas energoinfrastruktūrā, piemēram, ar investīcijām enerģētikas aktīvos, kam nav pārrobežu rakstura, bet kas ir vienlīdz svarīgi enerģētikas pārkārtošanai.

Ciešā koordinācijā ar instrumentu "Eiropa pasaulē" būtu jāatbalsta *TEN-T* koridoru paplašināšana, iekļaujot kandidātvalstis un transporta infrastruktūru un energoinfrastruktūru trešās valstīs.

Pamatprogramma "Apvārsnis Eiropa" turpinās atbalstīt pētniecību un inovāciju transporta un enerģētikas jomā un būs cieši saistīta ar Eiropas Konkurētspējas fondu,

kas aptver progresīvu inovatīvu risinājumu izvēršanu un ieviešanu transporta un enerģētikas dekarbonizācijai, digitalizācijai un noturībai. Eiropas Konkurētspējas fonds arī papildinās EISI, piedāvājot garantijas infrastruktūras projektiem.

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums

Ciešāka saikne starp ES finansējumu un plānu politikas prioritātēm uzlabotu to pārrobežu dimensiju, pateicoties tam, ka vadības mehānisms nodrošinātu lielāku uzsvaru uz pārrobežu projektiem ar augstu ES pievienoto vērtību, tomēr pārrobežu infrastruktūras projektu īstenošana, izmantojot plānus, būtu sarežģītāka un dārgāka gan dalībvalstu iestādēm, gan projektu virzītājiem. Dalībvalstīm savu investīciju programmu saskaņošana ar kaimiņvalstu investīciju programmām būtu ilgstošs process gan sākotnējās sarunās par plāniem, gan grozījumu gadījumā. Piemēram, Vācijai būtu jāsaskaņo savs valsts plāns ar astoņām kaimiņu dalībvalstīm, Ungārijai – ar piecām valstīm. Ja process vienā vai vairākās dalībvalstīs kavējas, tas var izraisīt kavējumu ķēdes reakciju. Komisija varētu atbalstīt šos koordinācijas centienus (gan sarunu laikā, gan sniedzot tehnisko palīdzību, izmantojot plānus), taču slogs uz dalībvalstu iestādēm joprojām būtu ievērojams. Tas varētu arī ievērojami palielināt administratīvo slogu projektu virzītājiem, kuriem būtu jāīsteno savi pārrobežu projekti saskaņā ar vairākiem valstu plāniem un jāziņo atsevišķās ziņošanas un revīzijas shēmās (pa vienai katrā dalībvalstī).

Tomēr ietekmes novērtējumā uzsvērts, ka valstu un reģionu partnerības plānos varētu paredzēt papildu investīcijas pārrobežu posmos un projektos, kas ir ļoti svarīgi ES. Īpašs instruments tiešā pārvaldībā nodrošinās, ka pārrobežu projekti tiek finansēti atbilstoši konkursa principam, atlasot projektus ar visaugstāko kvalitāti, gatavības pakāpi un ES pievienoto vērtību. Labuma guvējiem būs vienots kontaktpunkts un vienota procedūra pieteikuma iesniegšanai un projekta īstenošanai. Turklāt Komisija projektus cieši uzraudzīs.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas un finansiālās ietekmes ilgums

☐ **Ierobežots ilgums**

– ☒spēkā no 1.1.2028. līdz 31.12.2034.

– ☒ Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām – no 2028. līdz 2034. gadam, uz maksājumu apropriācijām – no 2028. līdz 2040. gadam

☐ **Beztermiņa**

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

– pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes

☒ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

– ☒ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās

– ☒ ko veic izpildaģentūras

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

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

– ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām

– ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt)

– ☐ Eiropas Investīciju bankai un Eiropas Investīciju fondam

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

– ☒ publisko tiesību subjektiem

– ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, ciktāl tiem ir pienācīgas finanšu garantijas

– ☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas

– ☐ struktūrām vai personām, kurām saskaņā ar LES V sadaļu uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā

– ☐ struktūrām, kas ir iedibinātas kādā dalībvalstī un ko reglamentē kādas dalībvalsts privāttiesības vai Savienības tiesību akti, un kas ir tādas, kurām saskaņā ar nozaru noteikumiem var uzticēt Savienības līdzekļu vai budžeta garantiju īstenošanu, ciktāl šādas struktūras ir publisko tiesību subjektu vai tādu privāttiesību subjektu kontrolē, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, un ciktāl tām ir kontrolējošo subjektu sniegtas pienācīgas finanšu garantijas solidāras atbildības veidā vai līdzvērtīgas finanšu garantijas, kurām attiecībā uz katru pasākumu var tikt noteikts maksimums, kas atbilst Savienības atbalsta maksimālajai summai

Piezīmes

Programmu īsteno tiešā un netiešā pārvaldībā saskaņā ar Finanšu regulu. Līdzīgi kā 2014.–2020. gada periodā un 2021.–2027. gada periodā, lielāko daļu budžeta varētu izpildīt, pārvaldību deleģējot izpildaģentūrai. Tādā gadījumā Komisija tieši pārvaldītu tikai programmas atbalsta darbības.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Programma ir jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) [XXX]* [Snieguma regula], ar ko paredz noteikumus par izdevumu izsekošanu un budžeta snieguma satvaru, tajā skaitā uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtību visām programmām.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto budžeta izpildes metožu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

Programmu īstenos tiešās pārvaldības režīmā. Paredzams, ka pārvaldību deleģēs izpildaģentūrai, savukārt dažus programmas atbalsta pasākumus tieši pārvaldīs Komisija. Jau izveidotajai izpildaģentūrai *CINEA* ir struktūra un procesi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu nepārtrauktu EISI pārvaldību.

Programmu galvenokārt īstenos ar dotācijām, kas ir piemērots finansēšanas instruments liela mēroga infrastruktūras un enerģijas ražošanas projektiem.

Attiecīgi tiks izstrādāta kontroles stratēģija, kura būs vērsta uz trim galvenajiem dotāciju īstenošanas posmiem saskaņā ar Finanšu regulu, proti, uzaicinājumu organizēšanu un tādu priekšlikumu atlasi, kas atbilst programmas politikas mērķiem, darbības, uzraudzības un *ex ante* kontrolēm, kas aptver projektu īstenošanu, publisko iepirkumu, priekšfinansējumu, starpposma un galīgos maksājumus, kā arī *ex post* kontrolēm un maksājumiem.

Sagaidāms, ka šī kontroles stratēģija dos snieguma rezultātus, kas līdzvērtīgi programmas nesenākajā ciklā novērotajiem rādītājiem:

saistību un maksājumu apropriāciju izpilde ~100 % apmērā;

~100 % labuma guvēju informēti laikus;

~100 % dotāciju parakstītas laikus;

~100 % maksājumu veikti laikus;

~ risks maksājuma un slēgšanas laikā katru gadu zem 2 % būtiskuma sliekšņa.

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

Apzinātie riski lielā mērā ir tādi paši kā iepriekšējām programmas versijām apzinātie:

galvenās prioritātes (koridori, kopīgu interešu projekti) netiek izstrādātas tik ātri, kā iecerēts, nepietiekamas ieviešanas tirgū dēļ vai piedāvāto projektu kvalitātes dēļ;

projekta īstenošanas kavējumi;

snieguma datu nepieejamība vai datu kvalitātes problēmas;

iespējamas kļūdas vai ES līdzekļu nepareiza pārvaldība, arī iespējams dubultas finansēšanas risks un noteikumu sarežģītība;

ārējie riski, kas būtiski ietekmē infrastruktūru un/vai prioritātes, piemēram, ģeopolitiskie riski vai nozīmīgi klimatiskie notikumi;

ārējie riski, kas ietekmē finansējuma pieejamību vai tirgus apstākļus, it īpaši gadījumā, ja samazinās pieprasījums pēc infrastruktūras vai kredītu piedāvājums, kā tas bija pēdējās finanšu krīzes gadījumā.

Paredzams, ka galvenās kontroles funkcijas, kas izstrādātas programmas iepriekšējam ciklam, paliks spēkā un nodrošinās, ka uzmanība tiek pievērsta konkurencē balstītai projektu plūsmai, projekti ir orientēti uz politikas mērķiem, iesaistās visi aktori, budžets ir pietiekami elastīgs un tiek veiktas konsekventas *ex ante* un *ex post* kontroles.

Riski ir jānovērš, proti, jānodrošina, ka tiek pievērsta uzmanība konkurences nodrošināšanai projektu plūsmā un tās sagatavošanai, jākoncentrējas uz projektu ieguldījumu politikas mērķu sasniegšanā, jānodrošina visu aktoru sistemātiska iesaiste un jāsaglabā pienācīga budžeta elastība. *Ex ante* un *ex post* kontroļu kopums tiks pielāgots domājamā riska līmenim.

Minētās kontroles šajā nolūkā papildinās ikgadējs augšupējs riska novērtējums, kontroles satvara sistemātisks novērtējums, pienācīga ziņošana par novirzēm (izņēmumu un neatbilstību reģistrs) un korektīvi pasākumi, ko īstenos, ievērojot Iekšējās revīzijas dienesta, Eiropas Revīzijas palātas vai budžeta izpildes apstiprinātājiestādes izdotos ieteikumus.

2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)

Kontroles izmaksas un ieguvumi

Paredzams, ka lielāko programmas daļu īstenos izpildaģentūra *CINEA*; tas nodrošinās kontroles izmaksas, kas salīdzināmas ar pašreizējā EISI izmaksām. Nedaudzās dotācijas, ko tieši īsteno Komisijas dienesti, varētu radīt augstākas kontroles izmaksas, ņemot vērā šo dotāciju zemo individuālo vērtību un apjomradītu ietaupījumu trūkumu.

Attiecībā uz izpildaģentūras pārvaldītajiem projektiem pašreizējā EISI kontroles izmaksas sadalītas starp pārraudzības izmaksām Komisijas līmenī un darbības kontroles izmaksām īstenošanas struktūras līmenī.

Tiek lēsts[31], ka kontroles izmaksas Komisijas līmenī abos iesaistītajos ģenerāldirektorātos ir aptuveni 0,1 % no darbības maksājumu apropriācijām programmas līmenī.

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 tvērumam, būtu sagaidāms, ka Komisijas līmenī uzraudzības izmaksas pieaugs, atspoguļojot paplašinātās prasības attiecībā uz izpildaģentūru pārraudzību, kā arī papildu centienus, kas būs saistīti ar pārliecības gūšanu par izmaiņām programmā.

CINEA nodrošina stabilu kontroles vidi. Paredzams, ka kontroles izmaksas aģentūras līmenī saglabāsies diapazonā, kas novērots 2021.–2024. gadā (no 0,9 % līdz 1,3 %),

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

vai tuvu tam. Tomēr spēju veidošana, kas nepieciešama, lai pielāgotos izmaiņām programmā vai pielāgotu kontroles procesus, kontroles izmaksas var palielināt. Kontrolei ir šādi ieguvumi:

— netiek pieļauts, ka tiek atlasīti vājāki vai neatbilstīgi priekšlikumi;

— tiek optimizēta ES līdzekļu plānošana un izmantošana, lai saglabātu ES pievienoto vērtību;

— tiek nodrošināta dotāciju nolīgumu kvalitāte, izvairoties no kļūdām tiesību subjektu identificēšanā, nodrošinot ES iemaksu pareizu aprēķināšanu un piemērojot vajadzīgās garantijas dotāciju pareizai funkcionēšanai;

— neattiecināmas izmaksas tiek atklātas maksājumu veikšanas posmā;

— kļūdas, kas skar darbību likumību un pareizību, tiek atklātas revīzijas posmā;

— palielināta Komisijai sniegtās informācijas ticamība.

Tiks apsvērta iespēja ieviest vienkāršotu izmaksu iespējas, ja izmaksu un ieguvumu novērtējums būs pozitīvs attiecībā uz to ietekmi uz kļūdu līmeni, kontroles izmaksām un kontroles lietderību un efektivitāti.

Aplēstais kļūdu līmenis

Tiek lēsts, ka aplēstais risks maksājuma laikā un slēgšanas brīdī saglabāsies zem 2 % gadā – tādā pašā diapazonā kā attiecībā uz EISI 2 konstatētais kļūdu īpatsvars.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Komisijas ģenerāldirektorāti, kas atbild par darbībām, kuras finansē saskaņā ar šo regulu, ir apņēmušies aizsargāt Savienības finanšu intereses saskaņā ar Komisijas stratēģiju krāpšanas apkarošanai (COM(2019) 196 final) un tās pārskatīto rīcības plānu (COM(2023) 405 final).

Krāpšanas apkarošanas pasākumi jo īpaši ietver preventīvu pasākumu piemērošanu pret krāpšanu, korupciju un jebkādām citām nelikumīgām darbībām; efektīvas pārbaudes; nepamatoti izmaksātu summu atgūšanu un, ja ir konstatēti pārkāpumi, iedarbīgas, samērīgas un atturošas sankcijas 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.

MOVE ĢD un *ENER* ĢD, kā arī īstenošanas aģentūra *CINEA* ir atjauninājuši savas krāpšanas apkarošanas stratēģijas un saistītos rīcības plānus ĢD līmenī, kas aptver visu izdevumu ciklu, ņemot vērā īstenojamo pasākumu samērīgumu un izmaksas/ieguvumus, kas ļaus veikt programmas riska novērtējumu.

Visi trīs dienesti nodrošinās, ka augsta riska jomu identificēšanai tiek izmantota to krāpšanas risku pārvaldības pieeja, ņemot vērā ĢD izmaksu un ieguvumu analīzi par konkrēto nozari un izmantojot arī *OLAF* veikumu krāpšanas apkarošanā un risku analīzē.

Par līgumu, dotāciju un saistīto maksājumu administratīvo uzraudzību atbild *CINEA*. Stratēģiju krāpšanas apkarošanai atjaunina ik pēc diviem gadiem, pēdējo reizi tā atjaunināta 2024. gadā. Aģentūra izstrādā pati savus krāpšanas apkarošanas pasākumus, tajā skaitā *ex post* revīzijas stratēģiju, kas paredzēta, lai novērtētu pamatā esošo darījumu likumību un pareizību un atgūtu nepamatoti samaksātās summas. Eiropas Revīzijas palāta katru gadu veic *CINEA* revīziju, lai pārbaudītu, vai grāmatojumi sniedz patiesu un skaidru priekšstatu un vai pamatā esošie darījumi

(ienākumi un izdevumi) ir likumīgi un pareizi, un uz aģentūru katru gadu attiecas Eiropas Parlamenta un ES Padomes budžeta izpildes apstiprinājuma procedūras.

Īstenojošo ĢD un *CINEA* noslēgto līgumu par dotācijām un iepirkumu pamatā būs standarta modeļi, kuros tiks noteikti vispārīgi piemērojamie krāpšanas apkarošanas pasākumi, ietverot revīzijas pilnvaras un iepriekš minētās pārbaudes un inspekcijas uz vietas. Komisijai, tās pārstāvjiem un Revīzijas palātai būs tiesības veikt revīzijas gan dokumentos, gan uz vietas attiecībā uz visiem dotāciju labuma guvējiem, uzņēmējiem un apakšuzņēmējiem, kas saņēmuši Savienības līdzekļus.

Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) ir pilnvarots veikt pārbaudes un inspekcijas uz vietas attiecībā uz uzņēmējiem, uz kuriem tieši vai netieši attiecas šāds finansējums saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas Regulā (Euratom, EK) Nr. 2185/96, lai noteiktu, ka notikusi krāpšana, korupcija vai jebkāda cita nelikumīga darbība, kas skar Eiropas Savienības finanšu intereses saistībā ar dotācijas nolīgumu vai lēmumu, vai līgumu, kas saistīts ar Savienības finansējumu. Eiropas Prokuratūrai (*EPPO*) būs nepieciešamā piekļuve, lai īstenotu savu kompetenci saskaņā ar Padomes Regulu (ES) 2017/1939.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

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

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif.[32]	no EBTA valstīm[33]	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm [34]	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
2	05 01 01 Atbalsta izdevumi EISI (transports, enerģētika, militārā mobilitāte)	/Nedif.	NĒ	JĀ	JĀ	NĒ
2	05 02 01 01 – EISI Transports	Dif.	NĒ	JĀ	JĀ	NĒ

[32] Dif. – diferencētās apropriācijas, nedif. – nediferencētās apropriācijas.
[33] EBTA – Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.
[34] Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātes no Rietumbalkāniem.

2	05 02 01 02 – EISI Militārā mobilitāte	Dif.	NĒ	JĀ	JĀ	NĒ
2	05 02 02 – EISI Enerģētika	Dif.	NĒ	JĀ	JĀ	NĒ

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

3.2.1.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Nr.	2

			Gads	Gads	Gads	Gads	Gads	Gads	Gads	**KOPĀ DFS 2028–2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Darbības apropriācijas										
05 02 01 01 – EISI Transports	Saistības	(1a)	4282	4455	4637	4825	4517	5220	5428	**33 864**
	Maksājumi	(2a)	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	**p. m.**
05 02 01 02 – EISI Militārā mobilitāte	Saistības	(1b)	2842	2899	2609	2483	2533	2214	2071	**17 651**
	Maksājumi	(2b)	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	**p. m.**
05 02 02 – EISI Enerģētika	Saistības	(1b)	3782	3936	4096	4261	4432	4610	4795	**29 912**
	Maksājumi	(2b)	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	**p. m.**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem										
05 01 01	Atbalsta izdevumi EISI (transports, enerģētika, militārā mobilitāte)	(3)	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	**p. m.**

KOPĀ apropriācijas	Saistības	=1a+1b+3	10 906	11 290	11 342	11 569	11 982	12 045	12 294	**81 428**
***MOVE/ENER* ĢD vajadzībām**	Maksājumi	=2a+2b+3								

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	**4**	"Administratīvie izdevumi"[35]

ĢD		Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**	**KOPĀ DFS 2028–2034**
• Cilvēkresursi		11 672	11 672	11 672	11 672	11 672	11 672	11 672	**81 704**
• Citi administratīvie izdevumi		114 000	114 000	114 000	114 000	114 000	114 000	114 000	**798 000**
KOPĀ *MOVE/ENER* ĢD		**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**879 672**	**879 704**

[35] Vajadzīgās apropriācijas būtu jānosaka, izmantojot gada vidējo izmaksu rādītājus, kas pieejami attiecīgajā *BUDGpedia* tīmekļa vietnē.

KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 4. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	(Saistību summa = maksājumu summa)	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**879 672**	**879 704**

		Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**	**KOPĀ DFS 2028–2034**
KOPĀ apropriācijas 1.–4. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības								
daudzgadu finanšu shēmā	Maksājumi								

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām (nav jāaizpilda decentralizētajām aģentūrām)

Iznākuma un rezultātu rādītāji šīs programmas progresa un sasniegumu uzraudzībai būs atbilstoši kopējiem rādītājiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) [XXX]* [Snieguma regula].

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

3.2.3.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS	Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**	**KOPĀ 2028–2034**
4. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi	11 672	11 672	11 672	11 672	11 672	11 672	11 672	**81 704**
Citi administratīvie izdevumi	114 000	114 000	114 000	114 000	114 000	114 000	114 000	**798 000**
Starpsumma – 4. IZDEVUMU KATEGORIJA	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**125 672**	**879 704**
Ārpus 4. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
Cilvēkresursi	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.
Pārējie administratīvie izdevumi	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.
Starpsumma – ārpus 4. IZDEVUMU KATEGORIJAS	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.
KOPĀ	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.	p. m.

==========

==========

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

3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

3.2.4.1. Finansētas no apstiprinātā budžeta

Aplēse izsakāma pilnslodzes ekvivalenta vienībās

APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS	Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 (Galvenais birojs un Komisijas pārstāvniecības)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (Savienības delegācijas)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)	0	0	0	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)	0	0	0	0	0	0	0

• Ārštata darbinieki (pilnslodzes ekvivalenta vienībās)								
20 02 01 (*AC*, *END*, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (*AC*, *AL*, *END* un *JPD* Savienības delegācijās)		0	0	0	0	0	0	0
Administratīvā atbalsta pozīcija	- galvenajā birojā	0	0	0	0	0	0	0
	- ES delegācijās	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (*AC*, *END* – netiešā pētniecība)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (*AC*, *END* – tiešā pētniecība)		0	0	0	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – 7. izdevumu kategorija		0	0	0	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – ārpus 7. izdevumu kategorijas		40	40	40	40	40	40	40
KOPĀ		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Kopējās cilvēkresursu vajadzības

KOPĀ – APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS + ĀRĒJIE PIEŠĶIRTIE IEŅĒMUMI		Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
20 01 02 01 (Galvenais birojs un Komisijas pārstāvniecības)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (Savienības delegācijas)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)		0	0	0	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)		0	0	0	0	0	0	0
• Ārštata darbinieki (pilnslodzes ekvivalenta vienībās)								
20 02 01 (*AC*, *END*, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (*AC*, *AL*, *END* un *JPD* Savienības delegācijās)		0	0	0	0	0	0	0
Administratīvā atbalsta pozīcija	- galvenajā birojā	0	0	0	0	0	0	0
	- ES delegācijās	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (*AC*, *END* – netiešā pētniecība)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (*AC*, *END* – tiešā pētniecība)		0	0	0	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – 4. izdevumu kategorija		0	0	0	0	0	0	0
Atbalsta izdevumi darbības izvērtēšanas sekretariātam		40	40	40	40	40	40	40
KOPĀ		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Ņemot vērā vispārējo sarežģīto situāciju 4. izdevumu kategorijā gan darbinieku, gan apropriāciju līmeņa ziņā, nepieciešamos cilvēkresursus nodrošinās ĢD darbinieki, kuri jau ir norīkoti darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalīti attiecīgajā ģenerāldirektorātā vai citos Komisijas dienestos.

Priekšlikuma īstenošanai nepieciešamais personāls (pilnslodzes ekvivalenta vienībās):

•	**Tiks nodrošināts no pašlaik pieejamā Komisijas dienestu personāla**	• **Ārkārtas papildu personāls***		
•	•	**Tiks finansēts no 7. izdevumu kategorijas vai pētniecības**	**Tiks finansēts no BA pozīcijas**	**Tiks finansēts no maksām**
Štatu sarakstā ietvertās amata vietas	61		Neattiecas	
Ārštata darbinieki (*CA, SNE, INT*)	32		10*	

*10 jaunie *FTE* atbilst 10 amata vietām, kas 2028. gadā darbības izvērtēšanas sekretariātam jāsaņem budžeta pozīcijā 02 01 21 02, par ko likumdevēji vienojās sarunās par Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 23. oktobra Regulu (ES) 2024/2803 par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija).

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	• Politikas izstrāde un stratēģija • Atbalsts reģionāliem un tematiskiem forumiem kopīgu interešu projektu un savstarpēju interešu projektu apzināšanai • Koordinācija un sadarbība ar visām ieinteresētajām personām (dalībvalstis, trešās valstis, citi ĢD un citas ES iestādes, tematiskie un reģionālie forumi u. c.) • Darba programmas izstrāde • Atlases procesi • Ikgadējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldība un projektu atlase ES finansiālajam atbalstam • Operatīvā un finansiālā projektu pārvaldība • Izvērtēšana
Ārštata darbinieki	• Atbalsts reģionāliem un tematiskiem forumiem kopīgu interešu projektu un savstarpēju interešu projektu apzināšanai • Atbalsts atlases procesos • Atbalsts ikgadējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldībā un projektu atlasē ES finansiālajam atbalstam • Atbalsts finanšu un projektu vadībā • Atbalsts izvērtējumu organizēšanā

3.2.5. Pārskats par aplēsto ietekmi uz investīcijām, kas saistītas ar digitālajām tehnoloģijām

KOPĀ digitālās un IT apropriācijas	Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**	**KOPĀ DFS 2028–2034**
4. IZDEVUMU KATEGORIJA								
IT izdevumi* (korporatīvie)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Starpsumma – 4. IZDEVUMU KATEGORIJA	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Ārpus 4. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
IT izdevumi politikas darbības programmu atbalstam	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Starpsumma – ārpus 4. IZDEVUMU KATEGORIJAS	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
KOPĀ	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*IT izdevumi 4. izdevumu kategorijā tika aprēķināti, ievērojot *BUDG* ĢD norādījumus: *FTE* skaits, kas reizināts ar 8200 EUR uz katru *FTE*.

3.2.6. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums atbilst priekšlikumam par DFS 2028.–2034. gadam.

Priekšlikuma/iniciatīvas finansēšanai:

– ☒ nav paredzēts trešo personu līdzfinansējums

– ☐ ir paredzēts trešo personu līdzfinansējums atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads **2028**	Gads **2029**	Gads **2030**	Gads **2031**	Gads **2032**	Gads **2033**	Gads **2034**	Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								

KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

– ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

  – ☐ pašu resursus

  – ☐ citus ieņēmumus

  – ☐ atzīmējiet, ja ieņēmumi tiek piešķirti izdevumu pozīcijām

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija:	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme[36]						
		2028. gads	**2029.** gads	**2030.** gads	**2031.** gads	**2032.** gads	**2033.** gads	**2034.** gads
……. pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

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

4. DIGITĀLĀ DIMENSIJA

4.1. Digitālās vajadzības

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) turpinās atbalstīt IT rīkus, kas ir izrādījušies būtiski efektīvai un pārredzamai projektu pārvaldībai. Šajā ziņā ļoti svarīgi ir tādi rīki kā vienotā elektroniskās datu apmaiņas telpa (*SEDIA*), *eGrants*, *TENtec*, *Map-IT*, *EMI-ECS, QlikSense* (vai cits komercizpētes un datu analīzes risinājums, kas atbalsta datu vizualizāciju, izpēti un analīzi), Pārredzamības platforma (*TP Viewer*), *CIRCABC*, *EUSurvey* un *ARACHNE*. Turklāt EISI turpinās atbalstīt Komisijas īstenošanas darbības, kas saistītas ar dažādām IT sistēmām un informācijas apmaiņas vidēm, kuras paredzētas ES tiesību aktos un iniciatīvās, piemēram, *ESSKY*, *PRIME KPI*, *EMSWe*, *eFTI* u. c.

SEDIA, izmantojot Finansējuma un iepirkumu portālu, nodrošina vienotu piekļuves punktu finansējuma un iepirkuma procesiem, centralizējot dalībnieku datus un samazinot manuālo darbu. *eGrants* aptver visu dotāciju ciklu, nodrošinot konsekvenci un izsekojamību. *Map-IT* ļauj kodēt gan kvalitatīvus, gan kvantitatīvus projekta rādītājus, lai atbalstītu tematiskos un

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

valsts līmeņa ziņojumus. *CIRCABC* atvieglo sadarbīgu dokumentu pārvaldību ar versiju kontroli un daudzvalodu piekļuvi. *EUSurvey* izmanto strukturētai datu vākšanai, savukārt *ARACHNE* uzlabo projektu uzraudzību, apzinot iespējamos krāpšanas riskus, izmantojot bagātinātus datus un riska rādītājus.

TENtec – Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) informācijas sistēma – nodrošina interaktīvas kartes un atjauninātus ziņojumus, lai atbalstītu pārredzamību, nodrošinātu informāciju lēmumu pieņemšanai un sabiedrības informētību. *TENtec* plānošanas vajadzībām, politisku lēmumu pieņemšanai un *TEN-T* programmas īstenošanas uzraudzībai vāc un glabā ģeogrāfisko, finanšu un vēsturisko informāciju par ES un tās kaimiņvalstu transporta tīkla infrastruktūru. *TENtec* ir sistēma, kas prasīta Regulā (ES) 2024/1679. Tā ir izstrādāta kopā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām un sniedz visaptverošu pārskatu par *TEN-T* politiku, palīdz uzraudzīt projektus un modelēt transportu un turpmāko plānošanu. *TENtec* ietver arī datus par militāro mobilitāti un alternatīvo degvielu infrastruktūru, kuri abās jomās ir attiecīgo politisko prioritāšu pamatā, un tajā var iekļaut dažādu veidu politikas datus, kuriem nepieciešama ģeolokalizācija.

Eiropas Alternatīvo degvielu observatorija (*EAFO*) ir saistīta ar *TENtec*, un tā ir svarīgs IT rīks, kas palīdz uzraudzīt pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti, kā noteikts, piemēram, Regulā (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūru. *EAFO* sniedz visaptverošus un atjauninātus datus un statistiku par alternatīvo degvielu infrastruktūru, transportlīdzekļu izmantošanu un valstu politikas pasākumiem visā ES. *EAFO* ir IT rīks, kas palīdz īstenot Regulā (ES) 2023/1804 noteiktos juridiskos pienākumus, piemēram, vienoto ES piekļuves punktu alternatīvo degvielu datiem.

EMI-ECS ir IT rīks, ko izmanto priekšlikumu izvērtēšanā iesaistīto ārējo ekspertu atlasei un līgumu slēgšanai. *QlikSense* ir rīks, ko izmanto statistikai un projektu uzraudzībai. Pārredzamības platforma un *TP Viewer* ir rīki, ko izmanto, lai sabiedrībai sniegtu informāciju un statistiku par finansētajiem projektiem.

Eiropas vienotās gaisa telpas (*ESSKY*) platforma atbalsta ieinteresētās personas Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) darbības uzlabošanas un tarifikācijas sistēmas īstenošanā. Tā nodrošina piekļuvi attiecīgajai informācijai, kas apkopota bibliotēkās, un piedāvā dokumentu iesniegšanas funkciju.

Eiropas Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju galveno snieguma rādītāju platformas (*PRIME KPI*) sistēma ļauj uzraudzīt galvenos snieguma rādītājus, kas saistīti ar dzelzceļa transportu. Tā nodrošina ziņošanas platformu infrastruktūras pārvaldītājiem.

Eiropas Savienības *S-ITS* drošības datu pārvaldības sistēma (*EU CCMS*) atbalsta *S-ITS* sistēmu un tehnoloģiju ieviešanu Eiropā. Tā ir veidota uz centrālu elementu bāzes, lai atbalstītu drošu sadarbspēju Eiropas līmenī. Direktīvā 2010/040 par intelektiskām transporta sistēmām ir noteikta Komisijas loma *ES CCMS*.

Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide tika izveidota ar Regulu (ES) 2019/1239, un tā ir tiesiskais un tehniskais satvars, kas saskaņo administratīvo formalitāšu apmaiņu starp jūras transporta operatoriem un iestādēm piestāšanas ostā laikā ES. To veido valstu jūras vienloga sistēmu tīkls, ko papildina kopīgi IT komponenti un pakalpojumi, kurus pārvalda Komisija.

Kravu pārvadājumu informācijas (*eFTI*) elektroniskās apmaiņas vide ir decentralizēta ES mēroga IT arhitektūra, kas izveidota ar Regulu (ES) 2020/1056. Tā atbalstīs informācijas apmaiņu starp pārvadātājiem un kompetentajām iestādēm, lai pārbaudītu atbilstību sešām ES transporta regulām un direktīvām, kā arī vairāk nekā 170 valstu tiesību aktiem, kas reglamentē kravu pārvadājumus dalībvalstīs.

Galileo Green Lane risinājums uzrauga satiksmes situāciju *TEN-T* robežšķērsošanas punktos attiecībā uz kravu autopārvadājumiem un ceļā pavadīto laiku dzelzceļa kravu pārvadājumiem *TEN-T* koridoros. Tas nodrošina robežsargiem un pārvadātājiem pārskatu par situāciju pie robežām, ļaujot viņiem redzēt, kuras robežas ir pakļautas lielākam noslogojumam. *Galileo Green Lane* nodrošina iespēju uz robežām izpildīt "zaļās joslas" prasības, proti, ka satiksmes plūsma robežu šķērso ne vairāk kā 15 minūšu laikā.

Eiropas mobilitātes datu telpai (*EMDS*) būtu jānodrošina datu atklāšana un kopīgošana no esošajiem un nākotnes transporta un mobilitātes datu avotiem. Paziņojumā par *EMDS* (COM(2023) 751 final) Komisija norādīja, ka viens no galvenajiem komponentiem ir (meta)datu portāls, kurā visas attiecīgās datu ekosistēmas varētu kopīgot metadatus par to pārvaldītajiem datu veidiem un attiecīgajiem piekļuves nosacījumiem.

4.2. Dati

EISI atbalstītie digitālie rīki ir ļoti atšķirīgi, tie attiecas uz dažādiem transporta veidiem un dažādiem aktoriem, kas apmainās ar informāciju (Komisijas dienesti, labuma guvēji, valstu iestādes, darījumu partneri u. c.). Tādējādi ar šiem rīkiem tiek apstrādāts arī plašs dažādu datu klāsts. Kopumā tie atbilst vienreizējas iesniegšanas principam, nodrošinot datu maksimālu atkalizmantošanu un izvairoties no atkārtotas datu ievadīšanas, vienlaikus droši un aizsargāti kopīgojot datus.

4.3. Digitālie risinājumi

Visi aprakstītie rīki ir izstrādāti, lai veicinātu saskaņotību, uzlabotu efektivitāti un nodrošinātu sadarbspēju, tādējādi stiprinot to procesu vispārējo kvalitāti, kas ir pamatā ar EISI saistītajiem Komisijas pakalpojumiem, un atbalsta vienotā tirgus raitu īstenošanu.

4.4. Sadarbspējas novērtējums

Ieinteresētās personas jau izmanto visus aprakstītos digitālos rīkus. Tiem piemīt laba sadarbspēja, jo tiek izmantotas standartizētas informācijas apmaiņas metodes.

Attiecībā uz Eiropas mobilitātes datu telpu – Komisija izstrādā tās izvēršanas sīku kārtību.

4.5. Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi

Aprakstītie digitālie rīki darbojas rezultatīvi, un visas turpmākās izmaiņas vai uzlabojumi tiks īstenoti kontrolētā un pakāpeniskā veidā, lai nodrošinātu nepārtrauktību un izvairītos no operāciju vai regulas īstenošanas traucējumiem.