



KORTTRUTT FÖRSTUDIE 2012-2013 DELRAPPORT

DP03
FINANSIERING

2013-05-08



Finansiering av Korttrutt med bidrag

*Utredning av olika möjligheter att med bidrag finansiera
omläggning till ett korttruttssystem*





1 Sammanfattning

Landskapsregeringens möjligheter att delvis finansiera korttruttsprojektet med bidrag är små. Av tjugotre tänkbara EU-program är egentligen endast ett tillämpligt och det avser ett transportprojekt som är större än 200 MEUR.

Orsakerna till detta är i huvudsak två:

- att EU under den kommande programperioden 2014-2020 prioriterar mindre utvecklade regioner (vilket Åland inte är)
- att EU vill flytta transporter från land till sjö ("omvänd korttrutt").

Beroende på hur Åland väljer att argumentera för och beskriva korttruttsprojektet, kan ytterligare några möjligheter öppna sig. Då krävs fokus på miljöfrågorna, eller på samarbete med Finland, eller på regionalt samarbete.

2 Uppdraget

I delprojektet Finansiering utreds de möjligheter som Ålands landskapsregering har att söka bidrag dels för utredningar, dels för utförandet av huvudprojektet: ett komplett korttruttssystem i den åländska skärgården.

Denna rapport redovisar möjligheterna till bidrag till utförandet av huvudprojektet.

Efter en inledande genomgång av tillgängliga bidragskällor, inklusive ett lämplighetsindex, presenteras en SWOT för bidragsfinansiering av korttrutten ur ett perspektiv och därefter några tänkbara, enkelt utformade scenarier som kan fördjupas efter behov och önskemål.

I en bilaga finns en tabell med förklaringar över de ymnigt förekommande EU-förkortningarna.

3 Olika bidragskällor

Allmänt

”Ett **bidrag** eller **kontribution** är något som ges för att fylla ett behov.

I många sammanhang avser bidrag något som fyller endast *en del* av behovet medan sådant som fyller *hela* behovet kan ha andra namn såsom underhåll eller understöd. Bidrag kan vara av direkt pekunjär natur, i form av betalningar till bidragsmottagaren, eller uttryckas sig som volontärarbete som exempelvis användarbidragen i Wikipedia.

Ekonomiska bidrag utdelas förutom av EU, stat, länsstyrelser och kommuner också av stiftelser.”¹

Wikipedia, maj 2013

Bidragsgivare

Bidragen kan komma till landskapet från

¹ Wikipedia tycks inte ha uppmärksammat att den andel av BNP som satsas på infrastruktur gradvis de senaste decennierna gradvis har blivit allt lägre, både i Europa som helhet och på Åland och i Finland. Svag tillväxt och balansproblem i stats(landskaps)finanserna bidrar till att offentliga investeringar senarelagts eller dragits ned. Därför suddas gränserna alltmer ut mellan privata och offentliga aktörer vid olika infrastrukturprojekt, till förmån för samverkanslösningar. Intresset för samverkansfrågor är stort på statlig, regional och kommunal nivå. Inslagen av marknadsbaserade styrmedel ökar också; till exempel kommer nya vägar allt oftare att finansieras av bland annat intäkter från vägtullar vilka är en sorts bidrag i bidragskalkylen.

- (a) EU,
- (b) staten,
- (c) kommunerna,
- (d) näringslivet, samt
- (e) resenärerna.

I korttruttsprojektet hanteras bidrag från staten (b) på politisk nivå, av landskapsregeringen själv. Alternativen (c) och (d) är så tveksamma att de inte ens utreds och (e) kan vara olika former av trafikantavgifter som utreds separat (och kanske inte ens ska kallas "bidrag"). Banker och låneinstitut som Nordiska Investeringsbanken ger ut krediter, inte bidrag.

Denna rapport avser (a) bidrag från EU.

Finansieringsobjektet

Korttruttsprojektet avser projektering och byggnad av vägar, broar, bankar och hamnar (samt eventuellt investeringar i nya fartyg). Syftet är enligt det åländska lagtingets korttruttsmeddelande (maj 2011):

"Att få kortare färjpass och därigenom ett delvis förändrat trafiksystem."

"Skärgårdstrafiken kostar i dag c:a 17 MEUR. De största enskilda kostnaderna är bränsle c:a 1/3 och löner 1/3. Bränsleåtgången är med nuvarande turlista c:a 7 miljoner liter. För varje cent som bunkerpriset stiger/faller ökar eller minskar kostnaderna med c:a 70 000 euro."

De ekonomiska musklerna för att fortsätta att driva trafiken enligt tidigare premisser finns inte längre i samma omfattning och därtill är det inte miljömässigt försvarbart."

Korttruttsmeddelandet maj 2011, inledning (sid 2)

"Investeringarna för ett totalt korttruttssystem uppskattas till att ligga mellan 120 och 180 MEUR.

Vissa delprojekt kan motiveras direkt, andra behöver räkna in kommande bränsleprishöjningar, positiva effekter för näringsliv, kommuninvånare och turister.

Avsikten är att införa personavgifter, nya rabattsystem och betalningsmetoder."

Korttruttsmeddelandet maj 2011, Ekonomiska effekter (sid 15)

4 Bidrag från Europeiska Unionen

Europas 2020-strategi

Långt innan nuvarande programperiod med EU:s stödformer och regler har upphört har efterföljande omgång börjat planeras. Det gäller perioden 2014-2020. Arbetet präglas av den ekonomiska krisen i många europeiska länder och det blir ännu tydligare att EU vill satsa på ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft för att stärka ekonomierna och minska arbetslösheten.

EU:s långsiktigsbudget är nu i stort sett klar och även fördelningen på de olika politikområdena. Därmed är även fördelningen per land. Återföringen av pengar från EU till medlemsländerna sker dels på nationell nivå via det gemensamma strategiska ramverket (GSR) där de fyra stora fonderna Regionalfonden, Socialfonden, Landsbygdsfonden och Havs- och fiskerifonden återfinns, och dels via ett tjugofemtal centrala program.

Under perioden 2014-2020 är inriktningen att förverkliga 2020-strategin som omfattar alla regioner (*least developed, transitional* och *most developed* med följande fördelning för de fleråriga finansramarna: sammanhållningspolitiken 336 MDR EUR, fonden för ett sammanlänkat Europa (40 MDR EUR) och andra politikområden så som jordbruk, forskning och externa relationer (649 MDR EUR).

Gemensamma drag

Gemensamma drag i alla finansieringsinstrument under perioden 2014-2020:

- *ökad effektivitet och förbättrade resultat* genom gemensamma och programspecifika indikatorer, rapportering, uppföljning och utvärdering, tydliga och mätbara milstolpar och mål, resultatreserv (5% till de program som når sina uppsatta mål) och förhandsvillkor (ex ante utvärdering och ex-ante konditionalitet)
- mer logiskt bruk av fonderna bland annat *samordning med de nationella reformprogrammen* alltså *möjlighet att finansiera program från flera fonder*
- en "meny" med tematiska mål: forskning och innovation, informations- och kommunikationsteknik, små och medelstora företags konkurrenskraft, *övergång till koldioxidsnål ekonomi*, anpassningar till klimatförändringar, *hållbara transporter* och *färre flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur*, sysselsättning, stöd till rörlig arbetskraft, social integration, fattigdomsbekämpning, utbildning, färdigheter och livslångt lärande.
- ESF (Europeiska Socialfonden) ökar sin andel av sammanhållningspolitikens budget från 22 till 25%. Sammanhållningsfonden prioriterar medlemsstater vars BNI/capita är under 90% av genomsnittet i EU27 bland annat inom ekonomi med låga koldioxidutsläpp, *transeuropeiska nät på transportområdet, transportssystem* och stadstransporter med låga koldioxidutsläpp.

- inom den territoriella sammanhållningen ges ytterligare tilldelning till områden med särskilda naturliga eller demografiska egenskaper så som *de yttersta randområdena* och *glest befolkade regioner*.
- nyskapande lösningar kan få en bonus om 10%.
- högsta möjliga EU-medfinansiering är 50% i mer utvecklade regioner dit Åland och Finland hör (med vissa undantag se mera inom respektive program).

Nationell nivå

Tiden har nu kommit för respektive land att utforma sina nationella program och hur de olika fonderna ska utnyttjas. Denna process pågår under 2013 och sedan ska EU också godkänna programmen innan det blir några pengar.

Åland utarbetar fyra operativprogram inom det gemensamma strategiska ramverket (GSR):

- ESF (Europeiska socialfonden) avser sysselsättning, arbetskraftens rörlighet, utbildning, färdigheter, livslångt lärande och social inklusion
- EJFLU är inriktad på smart och hållbar tillväxt inom livsmedelsklustret
- ERUF (Europeiska regionala utvecklingsfonden) prioriterar företags infrastruktur, stödtjänster, innovation och företagsnära forskning
- EHFF (Havs- och fiskerifonden) avser fiske och vattenbruk, både dess konkurrenskraft och miljömässigheten.

Ingen av dessa är således direkt tillämplig för korttruttprojektet, bara sekundärt (om man till exempel vill balansera av/utveckla några av korttruttssystemets fördelar/avigsidor ur ett socialt perspektiv). Programmen är för närvarande (våren 2013) föremål för en bred ex ante-utvärdering och en MKB, som förhoppningsvis kommer att belysa eventuella möjligheter kopplade till skärgården och skärgårdstrafiken.

Europeisk nivå

På europeisk nivå har vi analyserat de tjugotre programmen CIP, CIP IEE, Cohesion Fund, Cross-Border Co-Operation Programmes, Eco-Innovation, EEF-F, EEPR, ELENA, ENPI, EU Investment Fund, European Investment Bank, Eurostars, Horizon 2020, Interregional Co-Operation Programmes, JASPERS, JESSICA, LIFE+, Marco Polo II, Marguerite Fund, NER300, Sjunde Ramverket, TEN-T och Transnational Co-Operation Programmes, vilka kort presenteras här nedan tillsammans med en bedömning av deras lämplighet som finansieringskälla för korttruttprojektet

Lämplighetsindex

Ett index som sammanfattar programmets lämplighet graderat i två nivåer (nej och ja) utifrån sex faktorer. Om ett program får negativt svar på någon av faktorerna 1-5 är det över huvud taget inte tillämpligt för korttruttprojektet och avförs från listan på bidragsmöjligheter. Faktor 6 är inte på samma sätt tvingande.

De sex faktorerna är:

- 1 Om programmet avser sjötrafik/transporter
- 2 Om programmet avser hållbarhet/energi
- 3 Om programmet godkänner offentliga aktörer
- 4 Om programmet innefattar *most developed regions*
- 5 Om programmet är operativt och inte forskningsinriktat
- 6 Om programmet kräver ett regionalt partnerskap mellan två eller flera nationer

1

CIP – Competitiveness and Innovation Framework Programme

<http://ec.europa.eu/cip/>

Stöder utvecklingen främst av eko-innovativa företag för att öka andelen förnybar energi och effektiv användning av energi (smart grids). CIP har tre operativa program:

- (a) Entreprenörskap och Innovation (EIP)
- (b) Policies för informationsteknologier (ICT-PSP)
- (c) Intelligent Energy Europa (IEE)
- (d) COSME (småföretag)

Budget: [2007-2013 hade CIP en budget om 3,621 MEUR varav IEE 730 EUR]

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

2

CIP IEE

http://ec.europa.eu/CIP/iee/index_en.htm

<http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>

Fokus på energieffektivitet, förnybar energi, energi-diversifikation, hållbara transporter.

Fyra teman eller områden:

- (a) Energieffektivitet (SAVE) stöder förbättringar inom energieffektivitet och rationell användning av energi i byggsektorn och industrin, även vad avser juridiska åtgärder.
- (b) Nya och alternativa energikällor (ALTENER) inkluderar RES och bioenergi.
- (c) Energi inom transporter (STEER) stöder rena och energieffektiva fordon (även fartyg), bränsleutveckling (förnybara bränslen) och juridiska åtgärder.
- (d) Integrerade åtgärder: lokalt energiledarskap, lokala investeringar i energiprojekt, kunskap dvs

FINANSIERING

2013-05-08

kombinerade åtgärder inom SAVE,
ALTENER och STEER.

CAP IEE kräver minst tre projektpartners från olika nationer.

Budget: 730 MEUR (finansieringsgrad 75% oavsett region).

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

3

Cohesion Fund

http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/cf/index_en.htm

Sammanhållningsfonden stöder energieffektivitet och energiplanering i länder som är *less favoured areas* dvs inte Finland och Åland.

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

4

Cross-border co-operation Programmes

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/cooperation/crossborder/index_en.cfm

Dessa program finansieras från Regional-fonden (ERDF). Strategin bygger på analys och respons från de 52 gränsöverskridande programmen. Sökande är projekt längs EU:s inre gränser, ämnena är många, bland annat:

- entreprenörskap (t ex inom gränsöverskridande handel)
- hantering av gemensamma naturresurser
- utveckling av gemensam infarstruktur

Budget: 5,600 MEUR

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

5

Eco-Innovation

<http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/>

Ska minska företags hinder för innovativa produkter, tjänster och teknologier som kan bidra till bättre användning av naturresurser främst inom återvinning, byggsektorn, livsmedel och "green business".

Budget: [perioden 2008-2013: 200 MEUR]

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör	X	
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation		X

FINANSIERING

2013-05-08

6

EEE-F

European Energy Efficiency Facility

<http://www.managenergy.net/news/articles/>

Lokal och regional energiplanering främst i städer (urban settings). Stöd till kortsiktiga projekt med anmärkningsvärda effekter på energiförbrukning så som högeffektiva värme/kylsystem i byggnader, kraftvärme/kylverk, smarta elnät mm.

Budget: minst 200 MEUR, varav 15 % för teknisk support. Investeringar bör ligga på 15-50 MEUR varav EEE-F finansierar 15 MEUR.

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör	X	
Most developed regions		
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation		X

7

EEPR – European Energy Programme for Recovery

<http://ec.europa.eu/energy/eepr>

EEPR är till för att öka investeringstakten i energiinfrastruktur. 2009 hade programmet 2.000 MEUR som investerats i 59 TEN-E projekt: offshore vindkraft, el och gas (bland annat östersjöprojekten NORDBALT I och ESTLINK .

Budget: 2 000 MEUR.

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

8

ELENA

<http://www.eib.org/elena>

ELENA som står för "European Local Energy Assistance" ligger under EIB med program så som NER300 och JESSICA och EPEC, som ger råd om PPP-lösningar. Programmet stöder förberedelser, införande och finansiering av projekt inom energieffektivitet och förnybar energi genom stöd till exempelvis marknadsplanering, affärsplaner, hearingar, förberedelser för ansökningar – allt som behövs för att göra städers och regioners projekt inom hållbar energi genomförbara ("bankable").

Underprogrammet ELENA – KfW avser offentliga eller privata byggnader, gatubelysning, stadstransporter och lokal infrastruktur i små och medelstora städer. Ger koldioxidkrediter som en ny sorts finansiering.

Budget: 15 MEUR?

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		
Endast en nation		X

FINANSIERING

2013-05-08

9

ENPI

http://europa.eu/legislation_summaries/external_relations/relations_with_third_countries/eastern_europe_and_central_asia/r17101_en.htm

ENPI är ett finansiellt instrument för EU:s utrikespolitik gentemot grannländerna ("partnerländer" t ex Ryssland).

Budget: [perioden 2008-2013 11,018 MEUR]

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi	X	
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

10

EU Investment Fund

<http://eif.org>

Genom ett antal utvalda finansiella "mellanhänder" (banker och organ som JEREMIE, BIF, ERP, Neotec, PGFF och WB EDIF)) ger fonden nya företag alternativ till riskkapital.

Budget: ?

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör	X	
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation		X

11

European Investment Bank

www.eib.org

Europeiska investeringsbanken ger lån, råd, bankgarantier, riskkapital och mikrofinansiering till små och medelstora företag, offentlig och privat sektor t ex för transeuropeiska nät.

Budget: ?

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör	X	
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

12

Eurostars

<http://eurostars-eureka.eu/>

Avser små och medelstora företags internationella forskning och utveckling som i huvudsak är marknadsdrivna, max tre år långa. Endast företag i Eurostars-länder (33 st) som satsar minst 10% av sin omsättning på forskning.

Budget: ?

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör	X	
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)	X	
Endast en nation		X

FINANSIERING

2013-05-08

13

Horizon 2020

http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

Forskning och innovation som avser den europeiska 2020-strategin. Programmet är nytt, det lanseras om 236 dagar (räknat från 8 maj) och ska överta alla uppgifter och medel från Sjunde ramverket, CIP och EIT (European Institute of Innovation and Technology).

Budget: ?

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)	X	
Endast en nation		X

14

Interregional Co-operation Programmes

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/cooperation/interregional/index_en.cfm

Dessa program är en grupp som bygger nätverk mellan regioner, utbyter ”bästa metod och överför lyckade koncept från en region till en annan.

Interreg IVC fokuserar på kunskapsekonomin.

Urbact II stöder tematiska nätverk och arbetsgrupper mellan städer.

Interact II erbjuder utbildning, tjänster och verktyg till projektledare i internationella program.

ESPON (European Spatial Planning Observation Network) framställer vetenskaplig information för utveckling av Europas regioner.

Budget: 445 MEUR (från ERDF).

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)	X	
Endast en nation	X	

15

JASPERS

Joint Assistance to Support projects in European Regions

<http://www.jaspers-europa-info.org/>

JASPERS hjälper de tolv nya EU-medlemmarna från centrala och östra Europa att ansöka från struktur- och sammanhållningsfonderna.

Budget: ?

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

16

JESSICA

Står för Joint European support for Sustainable Investment in City areas

FINANSIERING

2013-05-08

http://www.bei.org/products/technical_assistance/jessica/index.htm

Hållbar stadsutveckling: transporter, avfall, energi, kulturarv, avgiftning av industrimark och industrilokaler. Det finns några sub-fonder för t ex Grekland, Sicilien och Pomorskie (men förstås ingen för Åland och Finland).

Budget: ännu oklart.

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation		X

17

LIFE+

<http://ec.europa.eu/environment/life/funding/lifeplus.htm>

Inriktad på natur- och miljöfrågor, miljöinnovation, biologisk mångfald, miljöpolitik och dito kommunikation och information.

Budget: 26,5 MEUR varav i Finland 92 MEUR satsade på 125 projekt.

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter	X	
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation		X

18

Marco Polo II Programme

<http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>

Marco Polo har som mål att avlasta det europeiska vägnätet genom att flytta godstransporter från väg till järnväg eller korta sjötransporter till havs, i sjöar och floder – det vill säga tvärtom mot vad korttruttssystemet går ut på.

Parter ska vara minst två medlemsländer på åtminstone ett av dessa länders territorium och ett angränsande tredje land.

Budget: [Marco Polo I hade för perioden 2008-2013 en budgetram om 450 MEUR]

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

19

Marguerite Fund

www.margueritefund.eu

Fokus på greenfield infrastructure² t ex "ren" transportinfrastruktur, gas- och elnät, sol-, energiproduktion från sol, vind och jord och

² Inom infrastruktur skiljer man på *greenfield* och *brownfield*: *greenfield* är projekt som inte har någon föregångare eller existerande struktur att ta hänsyn till. helt nyskapande med större risker, kan också ge banbrytande resultat. *Brownfield* projekt är förbättringar.

FINANSIERING

2013-05-08

energilagring. Margueriteprojekt är alltid partnerskap mellan privat och publikt.

Budget: fonden har i EU-finansiering + privata/institutionella medel 710 MEUR för ett år sedan och siktar på att få ihop 1.500 MEUR.

Fonden satsar på projekt med budget på 200 MEUR (transporter) och 50 MEUR (energi).

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation		X

20

NER 300

www.ner300.com

NER 300-programmet har behandlats i rapport 2013-04-11 med slutsatsen att vi för nytt tonnage med andra bränslen skulle kunna söka medel från NER 300. Det ska vara frågan om teknik som är på framkant, nästan oprövad.

Budget: 338 MEUR

21

Sjunde Ramverket

http://cordis.europa.eu/home_en.html

Ett gigantiskt programkomplex som avser forskning och som arbetar inom fyra områden: Cooperation – Ideas – People – Capacities. Cooperations-programmet är indelat i tio teman av vilka ett är energi med fokus på:

- väte- och bränsleceller
- förnyelsebar produktion av elenergi
- förnyelsebar bränsleproduktion
- förnyelsebar uppvärmning och nerkyllning
- CO²-lagring
- rent kol-teknik
- smarta energinät
- energieffektivitet och energibesparing
- kunskap om energipolitik, policys

People riktas mot unga forskare, livslångt lärande och kompetensutbyte mellan forskningsmiljöer i olika sektorer (akademi och industri).

Budget: 32.413 MEUR (!)

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions	X	
Operativt (ej forskning)	X	
Endast en nation		X

22

Trans-European Transport and Energy Networks

<http://euroalert.net/en/ueprogrammes.aspx?idp=569>

TEN-T och TEN-E avser allmänna projekt i transportsektorn. De ska:

- säkerställa mobilitet för gods och passagerare

FINANSIERING

2013-05-08

- utveckla höghastighets infrastruktur
- kombinera transportslag
- sträva efter intermodalitet
- täcka hela EU:s yta
- kunna omfatta EFTA:s medlemmar, länder i centrala och östra Europa och länder kring Medelhavet

Villkoret för bidrag är att transportsträckan har TEN-T status. TEN-T ger 10% av investeringskostnaden.

Budget: 155 MEUR

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

23

Transnational co-operation Programmes

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/cooperation/transnational/index_en.cfm

De transnationella programmen finansieras liksom de gränsöverskridande från ERDF och används för:

- kommunikationskorridorer
- frågor kring floder som flyter genom fler länder och sjöar som gränsar till flera länder
- utveckling av marknader

För närvarande pågår tretton transnationella program (ett är Östersjöprogrammet).

Budget: 1.800 MEUR.

L Ä M P L I G H E T	Nej	Ja
Sjötrafik/transporter		X
Hållbarhet, energi		X
Offentlig aktör		X
Most developed regions		X
Operativt (ej forskning)		X
Endast en nation	X	

Sammanställning

Sammanfattande bedömning av programmens lämplighet:

1	CIP	Nej	Kräver minst två nationer
2	CIP IEE	Nej	Kräver minst tre nationer
3	Cohesion Fund	Nej	Ej utvecklade nationer
4	Cross-Border Co-Operation Programmes	Nej	Om flera nationer
5	Eco-Innovation	Nej	Ej offentliga aktörer
6	EEE-F	Nej	Ej offentliga aktörer
7	EEPR	Nej	Ej sjötransporter
8	ELENA	Nej	Ej sjötransporter
9	ENPI	Nej	Ej sjötransporter
10	EU Investment Fund	Nej	Ej offentliga aktörer
11	European Investment Bank	Nej	Ej offentliga aktörer, ej bidrag
12	Eurostars	Nej	Endast företags forskning
13	Horizon 2020	Nej	Forskning
14	Interregional Co-Operation Programmes	Nej	Mindre utvecklade regioner
15	JASPERS	Nej	Mindre utvecklade regioner
16	JESSICA	Nej	Mindre utvecklade regioner
17	LIFE+	Nej	Ej sjötransporter
18	Marco Polo II	Nej	”Omvänt” syfte, flera nationer
19	Marguerite Fund	Ja	Avser STORA projekt
20	NER300	Nej	Se tidigare utredning
21	Sjunde Ramverket	Nej	Endast forskning
22	TEN-T	Nej	Endast vissa transportsträckor
23	Transnational Co-Operation Programmes	Nej	Flera nationer

Omedelbar slutsats: endast programmet Marguerite Fund är tillämpligt om nuvarande planeringsform för kortrutten kvarstår. Andra alternativ kan bli aktuella om projektets fokus förändras något, se vidare i avsnitt 6 Scenarier.

5 SWOT

Vilka styrkor och svagheter har Åland som bidragsmottagare, vilka bidragshot och bidragsmöjligheter finns det i omvärlden?

Ålands egna	<p>Styrkor</p> <p>Vi är i början av EU:s nya programperiod 2014-2020: alla fonder är nypåfyllda, inga medel är ännu förbrukade</p>	<p>Svagheter</p> <p>De mindre och medelutvecklade regionerna är prioriterade medan Åland är en "most developed region"</p> <p>EU:s transportvägar på land är överbelastade och man vill flytta transporter från land till sjö, medan korttruten syftar till det omvända med korta färjpass och mer trafik på land</p> <p>Förhållandet till Finland är ansträngt</p>
Omvärldens	<p>Möjligheter</p> <p>Fokusera på de miljövinster som nytt tonnage och kortare sjöpass kan ge</p> <p>Planera, projektera och drifva trafiken i samarbete med Finland</p> <p>Regionalt samarbete</p>	<p>Hot</p> <p>Den åländska ekonomin är för svag för att utan bidrag finansiera omläggningen till korttrutt</p> <p>Är det alls möjligt att ändra EU:s syn på sjötransporter i programmen TEN-T och Marco Polo?</p> <p>Programmen är redan "invecklade"</p>

6 Scenarier

Scenarierna är ett sätt att måla upp hur Åland kan göra sig mottagligt för bidrag.

Scenario 1: Som nu

Om kortrutten planeras kan endast bidrag från Marguerite Fund sökas, en fond som egentligen bara accepterar transportprojekt större än 200 MEUR.

Scenario 2: Miljön i fokus

Tonnagefrågan sätts i fokus. Vi lyfter fram de vinster som nya fartyg innebär för miljön i kortruttsprojektet.

Det nya, dynamiska systemet kvalificerar Åland för bidrag från Marco Polo.

Scenario 3: Nationellt samarbete

Fokus på integration av trafiksystemen i Egentliga Finland och på Åland. Ett gemensamt rederi bildas för att skapa lägre kostnader och miljövinster på båda sidor om Skiftet.

Åtgärden skapar möjligheter att erhålla pengar från CIP och Östersjöprogrammet.

Scenario 4: Regionalt samarbete

Regionens utveckling sätts i fokus. Trafiken ses som en länk i ett större trafiksystem som länkar Sverige och Finland över Ålands hav och därigenom Norge och Ryssland (ungefär som Oslo-Umeå-Vasa-Seinäjoki-Helsingfors-axeln).

Detta gör att Åland kan söka bidrag från CIP IEE och TEN-T.

7 Källor

Baltic Sea Region Programme 2007-2013, December 21, 2007

CIP <http://ec.europa.eu/cip/>

CIP IEE http://ec.europa.eu/CIP/iee/index_en.htm och <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>

Cohesion Fund http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/cf/index_en.htm

Cross-Border Co-operation Programmes

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/cooperation/crossborder/index_en.cfm

Eco-Innovation <http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/>

EEPR <http://ec.europa.eu/energy/eepr>

ELENA <http://www.eib.org/elena>

Energiförbrukning och avgasemission för olika transporttyper, Magnus Lenner, Väg- och transportforskningsinstitutet 1993

ENPI

http://europa.eu/legislation_summaries/external_relations/relations_with_third_countries/eastern_europe_and_central_asia/r17101_en.htm

Europeiska Investeringsbanken www.eib.org

Europeiska Investeringsfonden <http://eif.org>

European Energy Efficiency Facility <http://www.managenergy.net/news/articles/>

Eurostars <http://eurostars-eureka.eu/>

EU:s sammanhållningspolitik 2014-2020 – Förslag från Europeiska kommissionen, Europeiska kommissionen 2013

Financing Instruments for the EU's Transport Infrastructure, Directorate-General for Internal Policies/Policy Department B. Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism 2012

Horizon 2020 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

Interregional Co-Operation Programmes

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/cooperation/interregional/index_en.cfm

JASPERS <http://www.jaspers-europa-info.org/>

JESSICA http://www.bei.org/products/technical_assistance/jessica/index.htm

KOM 2011 (607) förordning om Europeiska socialfonden (ESF)

KOM 2011 (614) förordning om Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF)

KOM (2011) 615 förordning om bestämmelser för Europeiska fonder inom det gemensamma strategiska ramverket

KOM 2011 (627) förordning om Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU)

KOM 2011 (804) förordning Europeiska havs- och fiskerifonden ((EHFF)

Life+ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/lifeplus.htm>

Link.ax – Effektivare kommunikation mellan väst och öst via Åland, Otto Hojar 2011-06-30

Marco Polo II <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>

Marguerite www.margueritefund.eu

NER 300 www.ner300.com

Report on Financing schemes, ISLE-PACT / Samsø Energy Academy, 2012

Sjunde Ramverket http://cordis.europa.eu/home_en.html

TEN-T <http://euroalert.net/en/ueprogrammes.aspx?idp=569>

Transnational Co-operation Programmes

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/cooperation/transnational/index_en.cfm

Bilaga: EU-förkortningar

CEF	Connecting Europe Facility
CF	Sammanhållningsfonden (Cohesion Fund)
CoR	Regionkommittén (Committee of the Regions)
CSF	Gemensamt strategiskt ramverk (Common Strategic Framework)
DBFO	Design-Build-Finance-Operate
EAFRD	Jordbruksfonden (European Agricultural Fund for Rural Development)
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
ECOFIN	Economic and Financial Affairs Council
ECTF	European Clean Transport Facility
EERP	European Economic Recovery Plan
EIB	Europeiska investeringsbanken (European Investment Bank)
EPEC	European Public-Private Partnership Expertise Centre
ERDF	Regionalfonden (European Regional Development Fund)
ERTMS	European Rail Traffic Management System)
ESA 95	European System of National and Regional Accounts
ESF	Socialfonden (European Social Fund)
GDP	BNP – bruttonationalprodukt (Gross Domestic Product)
GHG	Greenhouse Gas
GNI	BNI – bruttonationalinkomst (Gross National Income)
GSR	Gemensamt Strategiskt Ramverk
HSL	Höghastighetslinje (High Speed Line)
ICT	Informations- och Kommunikationsteknik (Information and Communication Technology)
IFIs	International Financial Institutions
ITS	Intelligent Transport Systems

JASPERS	Joint Assistance to Support Projects in European Regions
LGB	Loan-Grant Blending
LGTT	Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects
MAP	Multiannual Work Programme
MFF	Multiannual Financial Framework
NUTS	Nomenclature Territorial Units for Statistics
PKBAL	Paris-Köln-Brussels-Amsterdam-London (ett PPP-järnvägsprojekt)
PP	Priority Project
PPP	Public-Private Partnership
PV	Solceller (photovoltaics)
RDI	Research, Development and Innovation
SFF/SA	Structured Finance Facility/Special Activities
SICAV/SA	Société d'Investissement à Capital Variable – Fonds d'investissement Spécialisé
SPV	Special Purpose Vehicle
TEN	Trans-European Networks
TEN-E	Trans-European Energy Networks
TENT-T	Trans-European Transport Networks
TENT-T EA	Trans-European Transport Network European Agency
TFEU	Lissabonfördraget (Treaty on the Functioning of the European Community)

Finansiering av korttrutt

Komplettering av PM 8 maj 2013

1 Sammanfattning

De har nu gått ett halvt år sedan vi lämnade en översiktlig redovisning av de bidrag som kan sökas för korttruttsprojektet. Kriterier för den kommande programperiodens olika program börjar i en del falla att klarna men mycket är ännu osäkert, strax före sommaren förändrades t ex hela TEN-T satsningen och det nya programmet HORIZON kommer att ersätta några mindre program, CIP har ändrats till COSME.

En genomgång av vad landskapet skulle kunna få i korttruttsbidrag om vi väljer att sätta miljön mer i fokus, att integrera trafiken med den finska skärgårdstrafiken, eller om vi väljer att planera och förverkliga trafiken i ett större, regionalt perspektiv, redovisas kort nedan.

Sammanfattningsvis:

- 25% chans att få bidrag för miljöfokus men räcker våra tonkilometer?
- vid en privatisering kan det privata rederiet söka COSME-stöd. Central Baltic är inte tillämpligt i detta fall.
- Vi har ungefär 50% chans att få bidrag från IEE om vi både fokuserar på energi och på regionalt samarbete men sådana förhandling tar tid. TEN-T är ännu oklart, kan ge 25% men är också tidsödande.

2 Uppdrag

Detta är en komplettering av den PM som Vectura den 8 maj 2013 lämnat avseende bidrag som korttruttsprojektet skulle kunna få för utredningar och för utförandet av huvudprojektet. Denna komplettering avser de möjligheter som beskrivits i rapportens scenarier 2, 3 och 4:

Scenario 1: Som nu

Om kortrutten planeras kan endast bidrag från Marguerite Fund sökas, en fond som egentligen bara accepterar transportprojekt större än 200 MEUR.

Scenario 2: Miljön i fokus

Tonnagefrågan sätts i fokus. Vi lyfter fram de vinster som nya fartyg innebär för miljön i kortruttsprojektet.

Det nya, dynamiska systemet kvalificerar Åland för bidrag från Marco Polo.

Scenario 3: Nationellt samarbete

Fokus på integration av trafiksystemen i Egentliga Finland och på Åland. Ett gemensamt rederi bildas för att skapa lägre kostnader och miljövinster på båda sidor om Skiftet.

Åtgärden skapar möjligheter att erhålla pengar från CIP och Östersjöprogrammet.

Scenario 4: Regionalt samarbete

Regionens utveckling sätts i fokus. Trafiken ses som en länk i ett större trafiksystem som länkar Sverige och Finland över Ålands hav och därigenom Norge och Ryssland (ungefär som Oslo-Umeå-Vasa-Seinäjoki-Helsingfors-axeln).

Detta gör att Åland kan söka bidrag från CIP IEE och TEN-T.

3 Metod

Uppdraget har genomförts med desktop research, med kontakter med EU-programmens representanter samt med kontakter på Samsø i Danmark där två nya färjor just har beställts.

4 Scenario 2

Bidrag från programmet Marco Polo genom att fokusera på miljövänligt tonnage.

I första hand avser Marco Polo skiftning från landtransporter till sjötransporter. Kortrutten är egentligen tvärtom men vi kan beskriva vår transportslagskiftning som både innovativ och genomgripande och dessutom bra för Östersjöns miljö.

Programmet ligger sedan maj 2013 i en Ex Ante-utvärdering, antagligen öppnas det för ansökningar hösten 2014. Det kommer att ha en ungefärlig budget om en halv miljard euro i perioden 2014-2020 för innovativ och genomgripande förbättring av godstransporter ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Sökande kan vara privata eller offentligägda företag eller offentligrättsliga organ (= Ålands landskapsregering).

Ansökan ska avse projekt som pågår i 36-60 månader. Två stater ska vara inblandade men det räcker om projektet genomförs i den ena. Det ska avse minst 30 miljoner tonkilometer/år.

Bidragsstorleken är max 2€ per 500 skiftade tonkilometer. 35% av kostnaderna kan sökas som bidrag, 20% för anslutande/stödjande projekt. Ansökan betygsätts i konkurrens med andra ansökningar, "environmental benefits" ger höga poäng.

Bedömning: 25% chans att vi kan få bidrag. Måste vägas mot om vi kommer upp i tillräckligt antal tonkilometer.

5 Scenario 3

Bidrag från programmet CIP eller Central Baltic genom att fokusera på nationellt samarbete med Finland (integration av trafiksystemen) och privatisering av sjötrafiken.

CIP har under programperioden 2007-2013 avsett små (nåja) företag – t ex ett nystartat mindre rederi. Det efterträds nu av det nya programmet COSME som med en budget om 2,3 miljarder euro för perioden 2014-2020 har ett totalt fokus på småföretagande.

En privatisering av skärgårdstrafiken (eller delar) gör det möjligt för rederiet att söka finansiering, främst för att sänka finansieringskostnaderna. COSME kan ge sådana garantier om det är nödvändigt.

Central Baltics delprogram *Öarna och skärgården* ligger ganska långt fram i planering. Den del som kan ge bidrag ligger under "Safe and healthy environment" varav en del är "Sustainable infrastructure". Hela "Safe and healthy environment" har en budget om 6 MEUR.

Bedömning: CIPs ändring till COSME gör det mindre intressant för oss men däremot kan rederidelen söka. För lite pengar i Central Baltic. Avskrivs.

6 Scenario 4

Bidrag från CIP IEE och TEN-T genom att planera och förverkliga trafiken ur ett regionalt perspektiv, med flera nationer.

CIP IEE hör till Intelligent Energy Europe som ger bidrag till bland annat "Energy-efficient transport". IEE har generösa regler, rimliga timarvoden, fasta påslag om 60% på lönekostnader för att täcka omkostnader utan krav på specifikation men ger ej bidrag till "hardware investments" - alltså bara planeringspengar.

Bedömning: 50% chans att få bidrag till de delar av korttruttsplaneringen som kan sättas in i ett regionalt sammanhang och som utgör en kraftig energibesparing.

TEN-T skapades 2006 och har finansierat 350 projekt inom alla transportslag (men mest järnväg) i alla EU:s medlemsstater. I slutet av maj beslöt Kommissionen på förslag av EU:s vicepresident Siim Kallas att TEN-T fortsättningsvis enbart ska finansiera projekt som bidrar till att förverkliga det europeiska stamnätet till år 2050, "filling in cross-border missing links, removing bottlenecks and making the network smarter."

Om vi ser Åland som en transportlänk över Ålands hav som förbinder Finland/Ryssland med Sverige/Norge (så som Otto Hojar vill se det), så kan TEN-T vara en finansieringskälla. Detta kräver att vi inleder en intensiv förhandling med lämpliga regionala partners och kommer att ta tid. Närmare uppgifter om programmet under den kommande perioden föreligger ännu inte (vilket i och för sig skapar ett tidsutrymme)

Bedömning: 25% chans men kräver ett gediget förarbete vilket Otto Hojar till del har gjort – men det behöver ännu anpassas till våra syften och lyftas för diskussion med omkringliggande regioner.

Erfarenheter utomlands

Samsø är en ö mellan Själland och Jylland i Danmark. Ön har fyratusen invånare och är en självständig kommun. Där har nu beställts två nya färjor:

- ett kommunalägt fartyg m/f Samsø pris 200 miljoner DKK varav själva färjan 170 milj DKK. Kapacitet 160 bilar, sommar- och vinterbesättning (kan köras i "winter-mode"), LNG bränsle. Finansieras med statliga medel, driftsintäkter och avser söka TEN-T medel.

- en privat färja som ska gå från Samsø västerut in till Århus (Danmarks näst största stad) centrum, restid 50 minuter, pris 22 milj DKK varav själva färjan 18 milj DKK, 100 passagerare och cyklar, kolfiberskrov, marindiesel. Ingen EU-finansiering har sökts – ännu men planerar att söka från IEE.