KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.5.2006
KOM(2006) 245 endg.

2004/0154 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr und Energie und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates

Anpassung gemäß der Vereinbarung vom 17. Mai 2006 über den Finanzrahmen 2007-2013

(von der Kommission vorgelegt gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit dem Vorschlag wird der ursprüngliche Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates geändert, der den beiden Organen im Mitentscheidungsverfahren vorgelegt wurde [Bezug 2004/0154 (COD)]. Am 26. Oktober 2006 beriet das Europäische Parlament über den Vorschlag in erster Lesung und nahm eine legislative Entschließung an. Seither wurde kein weiterer Schritt des Mitentscheidungsverfahrens vollzogen.

Der Vorschlag hat Auswirkungen auf den Haushalt und unterliegt dem Finanzrahmen der Gemeinschaft für den Zeitraum 2007–2013, über den eine interinstitutionelle Einigung im April 2006 erzielt wurde. Die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag veranschlagten Haushaltsmittel (gestützt auf eine gründliche Bewertung des Bedarfs) überschreiten die im Finanzrahmen 2007–2013 für die transeuropäischen Netze vorgesehenen Mittel sowohl im Bereich Verkehr als auch im Bereich Energie. Die Überarbeitung des ursprünglichen Vorschlags für eine „TEN-Haushaltsordnung“ ergibt sich daher aus der Notwendigkeit, die Verordnung an die im April 2006 bestätigten Haushaltsmittel anzupassen.

Die im Finanzrahmen festgelegten Mittel decken nur 40 % des ursprünglich vorgeschlagenen Betrags für den Bereich Verkehr und 45 % des ursprünglich vorgeschlagenen Betrags für den Bereich Energie. Dies macht es nötig, auch die Modalitäten für die Zuschussgewährung anzupassen (insbesondere die Modalitäten für die Auswahl von Vorhaben sowie die Fördersätze). Darüber hinaus wurden Anmerkungen des Europäischen Parlaments anlässlich der ersten Lesung im geänderten Vorschlag berücksichtigt. Schließlich wurden auch eine Reihe redaktioneller Verbesserungen in den Vorschlag aufgenommen.

• Allgemeiner Kontext

Nach dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft kann die Gemeinschaft Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die für das jeweilige transeuropäische Netz ausgewiesen sind, unterstützen (Artikel 155). Auf dieser Grundlage wurde die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für TEN-Vorhaben seit 1995 durch die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 [geändert durch die Verordnungen (EG) Nr. 1655/1999 vom 19. Juli 1999, (EG) Nr. 788/2004 vom 21. April 2004, (EG) Nr. 807/2004 vom 21. April 2004 und (EG) Nr. 1159/2005 vom 6. Juli 2005] geregelt. Im Bereich Verkehr (auf den der überwiegende Teil der Mittel entfällt) wurden bis 2005 rund 5,5 Mrd. € für Infrastrukturvorhaben und intelligente Verkehrssysteme (wie GALILEO) aufgewendet, die zusammen dazu beigetragen haben bzw. nach ihrer Inbetriebnahme dazu beitragen werden, dass das Verkehrssystems Europas effizienter wird, das Funktionieren des Binnenmarkts und die Freizügigkeit der Bürger erleichtert sowie die Mobilität unter nachhaltigen Bedingungen gewährleistet.

Gemeinschaftshilfen im Rahmen des TEN-Haushalts werden für Vorhaben gewährt, die von den Behörden der Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen (wie der Europäischen Weltraumorganisation) oder öffentlichen oder privaten Stellen/Unternehmen vorbereitet, finanziert und durchgeführt werden. Privatrechtlich konstituierte Unternehmen, die TEN-Vorhaben durchführen, werden in einer Vielzahl von Fällen unter der Verantwortung der Mitgliedstaaten und/oder mit nationaler öffentlicher Finanzierung tätig. Im Energiesektor generell und im Verkehrssektor in bestimmten Fällen werden im Rahmen der TEN geförderte Vorhaben von Privatunternehmen vorbereitet, finanziert und durchgeführt. Die Gemeinschaftsförderung kann zur Unterstützung der Studienphase (bis zu 50 % der betreffenden Kosten) eingesetzt werden, um einen Beitrag zur Überwindung der Risiken in den frühen Projektphase zu leisten, oder sie kann zur Finanzierung der Projektdurchführung beitragen. Zunehmende Aufmerksamkeit erhalten Formen und Instrumente der Gemeinschaftshilfe, die Anreize für eine private Finanzierungsbeteiligung schaffen.

Trotz der in Anbetracht der Projektkosten niedrigen gemeinschaftlichen Fördersätze (die Kosten für die vollständige Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes wurden auf rund 600 Mrd. € geschätzt, die bis 2020 zu investieren sind), waren die aus dem TEN-Haushalt geleisteten Beiträge für den Bestand einer Reihe von Vorhaben wesentlich (z. B. GALILEO) und haben sich in vielen anderen Fällen für die Erfüllung von Fertigstellungszielen, die Einbeziehung verschiedener Investoren und die Gewährleistung hoher technischer Standards als entscheidend erwiesen. Die – in Anbetracht des Bedarfs insgesamt unzureichenden – Mittelzuweisungen haben stets zum Ziel gehabt, einen möglichst großen europäischen Mehrwert für das Netz als Ganzes zu erreichen.

Nur die vollständige Bereitstellung der Haushaltsmittel, die im ursprünglichen Vorschlag vorgesehen waren (20,350 Mrd. € für den Bereich Verkehr und 0,34 Mrd. € für den Bereich Energie), hätten es der Gemeinschaft ermöglicht, Anreize für die Investitionen zu schaffen, die zur Erfüllung des Fertigstellungsziels (besonders im transeuropäischen Verkehrsnetz) erforderlich sind. Die drastische Kürzung (auf 8,013 Mrd. € im Bereich Verkehr und 0,155 Mrd. € im Bereich Energie) nimmt die Mitgliedstaaten stärker bei den Investitionsanstrengungen in die Verantwortung, damit die Fertigstellungsziele, die in den entsprechenden von dem Europäischen Parlament und dem Rat angenommenen „Leitlinien“ für die Entwicklung der Netze vorgesehen sind, dennoch erreicht werden. Gleichzeitig verstärkt sich durch die Mittelkürzung der Appell an Privatinvestoren, eine aktivere Rolle bei der TEN-Finanzierung zu übernehmen, wobei im Gegenzug Vorteile aus der besseren Erschließung von Wirtschaftsgebieten und Verbraucherzentren sowie entlegener Gebiete zu erwarten sind. Bei der Durchführung des gekürzten Haushalts wird die Kommission die am besten geeigneten Bewertungsmethoden verwenden und sicherstellen, dass die beschränkten Gemeinschaftsmittel den größtmöglichen Nutzen für das transeuropäische Netz der Gemeinschaft stiften.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, geändert durch die Verordnungen (EG) Nr. 1655/1999 vom 19. Juli 1999, (EG) Nr. 788/2004 vom 21. April 2004, (EG) Nr. 807/2004 vom 21. April 2004 und (EG)

Nr. 1159/2005.

Im Wesentlichen gewährleistet die vorgeschlagene Verordnung die Fortführung der Gemeinschaftsförderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der transeuropäischen Netze für Energie und Verkehr im Zeitraum 2007–2013. Die Hauptprinzipien für die TEN-Förderung der derzeit geltenden Verordnung (EG) Nr. 2236/95 bleiben nach dem Verordnungsvorschlag unverändert. Änderungen beziehen sich auf drei Hauptbereiche: 1) Festlegung der Haushaltsmittel, 2) Überprüfung der Fördermodalitäten auf der Grundlage von a) der Weiterentwicklung von Prioritäten für die TEN-Entwicklung und -Förderung im Verlauf des letzten Jahrzehnts sowie der einschlägigen technischen Standards, b) der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln und c) der allgemein anerkannten Notwendigkeit einer verstärkten Hebelwirkung der TEN-Förderung bei der Mobilisierung öffentlicher und privater Investitionen sowie 3) Anpassung an die Weiterentwicklung des rechtlichen/administrativen Rahmens, besonders hinsichtlich der Verwaltung des Gemeinschaftshaushalts.

Obschon im Vergleich zum Vorläuferzeitraum die für den Zeitraum 2007–2013 verfügbaren Haushaltsmittel erheblich hinter dem geschätzten Bedarf zurückbleiben, erweitern sie doch die Möglichkeiten für die TEN-Förderung erheblich. Im Bereich Verkehr verdoppeln sich die Mittel fast von 4,4 auf 8,1 Mrd. €, da dem Projekt GALILEO (auf das im Zeitraum 2000–2006 rund 15 % der verfügbaren Mittel entfielen) künftig eine unabhängige Haushaltslinie zugute kommen wird. Die Kommission beabsichtigt die Schaffung einer Exekutivagentur für die effiziente Verwaltung der gestiegenen Mittel für das transeuropäische Verkehrsnetz, was vom Regelungsausschuss für Exekutivagenturen am 16. November 2005 gutgeheißen wurde.

- **Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Vorschlag ist mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union vereinbar, besonders in folgenden Bereichen:

1) Funktionieren des Binnenmarktes: Erleichterung des ungehinderten Waren- und Dienstleistungsverkehrs und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer durch den Zusammenschluss nationaler Netze, d. h. das Schließen von Lücken an Staatsgrenzen und die Sicherstellung der Interoperabilität durch die Beseitigung technischer Hindernisse; Sicherstellung einer dauernden Deckung des Kapazitätsbedarfs entlang wichtiger europäischer Achsen, sowohl durch die Beseitigung physischer Engpässe als auch den umfassenden Einsatz intelligenter Systeme zur optimalen Infrastrukturnutzung.

2) Nachhaltige Entwicklung: Beitrag zur Minderung der Kohlendioxidemissionen und Emissionen gesundheitsschädlicher Feststoffpartikel durch: Förderung des ständigen Ausbaus wichtiger europäischer Achsen (vorrangige Vorhaben in den Bereichen Verkehr und Energie), z. B. zur Bekämpfung von Staus, Förderung der Konzentration internationaler Verkehrsströme, Stärkung der Umweltfreundlichkeit von Städten und somit Steigerung der Lebensqualität der Bürger; Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, um die Entwicklung multimodaler Verkehrslösungen zu fördern und die Emissionen des Güterfernverkehrs auf der Straße zu mindern.

3) Regionalpolitik: Verbesserung der Zugänglichkeit von Regionen, die unter

Strukturnachteilen leiden und/oder entlegen sind, um ihre wirtschaftliche Integration voranzubringen, indem effiziente Infrastrukturverbindungen geschaffen werden.

4) Erweiterung und Nachbarschaftspolitik: Ausbau der Energie- und Verkehrsverbindungen (besonders für den Schienen- und Schiffsverkehr) über die Grenzen der jetzigen EU hinaus, um die Entwicklung europaweiter Korridore als Grundlage für effiziente Dienste und reibungslose Handelsströme zu erleichtern.

Bereichsübergreifend leistet der Vorschlag einen Beitrag zur Erreichung der Ziele von Lissabon (zusätzlich zu den vorgenannten Zielen z. B. zur Förderung innovativer Technologien für das Verkehrsmanagement) und trägt den Zielen einer wirtschaftlichen und effizienten Führung des Gemeinschaftshaushalts umfassend Rechnung.

2) ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung interessierter Kreise**

Der Vorschlag steht im direkten Zusammenhang mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Ausbau der transeuropäischen Netze für Verkehr bzw. Energie. Eine Folgenabschätzung und Konsultation Betroffener erfolgte im Verkehrsbereich 2003 im Hinblick auf die Überarbeitung der „Leitlinien“ (Annahme im Jahr 2004: Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes). Die Ergebnisse wurden im Dokument SEK(2003) 1060 veröffentlicht. Im Energiebereich wurden die Ergebnisse einer erweiterten Folgenabschätzung im Dokument SEK(2003) 1369 veröffentlicht. In beiden Bewertungen wurde die Notwendigkeit hervorgehoben, die nötige Finanzunterstützung aus dem Gemeinschaftshaushalt zu gewähren, um nationale (öffentliche und private) Investitionen anzuregen und eine rechtzeitige Fertigstellung der betreffenden Netze zu gewährleisten. Eine weitere Konsultation Betroffener und eine Folgenabschätzung sind daher im Rahmen des geänderten Vorschlags für eine TEN-Haushaltsordnung nicht erforderlich.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Die Notwendigkeit von Investitionen in die Infrastruktur, besonders im Verkehrsbereich, wurde europaweit in mehreren umfassenden Studien erhoben, unter anderem in einer Studie mit Szenarien, Aufkommensprognosen und Analysen der Korridore des transeuropäischen Netzes („Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors of the trans-European network“), die 2004 im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführt wurde. Die Ergebnisse dieser Studien und weiterer Analysen, die von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten vorgenommen wurden, ermöglichen eine Bewertung des Investitionsbedarfs im transeuropäischen Verkehrsnetz bis 2020 und bei den 30 vorrangigen Vorhaben dieses Netzes, die in der Entscheidung zu den Leitlinien (Entscheidung Nr. 884/2004/EG, geändert durch die Entscheidung Nr. 1692/1996/EG) aufgeführt sind. Diese Analyse hat es der Kommission gleichzeitig ermöglicht, den Mittelbedarf aus dem Gemeinschaftshaushalt unter der Haushaltslinie für das transeuropäische Verkehrsnetz gemäß dem

ursprünglichen Vorschlag für die TEN-Haushaltsordnung abzuschätzen.

Methodik

Etablierte Methodik für Verkehrsprognosen und Anfragen an Mitgliedstaaten über die jeweiligen TEN-Ausschüsse

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Auf den Bereich spezialisierte Beratungsunternehmen und Sachverständige der Regierungen der Mitgliedstaaten

Zusammenfassung der Stellungnahmen

Es gab keinen Hinweis auf mögliche gravierende Risiken mit irreversiblen Folgen.

Die Gewährung von Gemeinschaftsunterstützung ist für die Mobilisierung von Investitionen wesentlich, die die rechtzeitige Fertigstellung der betreffenden transeuropäischen Netze gewährleisten.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Schlussfolgerungen der Sachverständigen gingen in die von der Kommission veröffentlichten Berichte ein und wurden in den Vorschlägen für die gemeinschaftlichen Leitlinien und die TEN-Haushaltsordnung berücksichtigt.

- **Folgenabschätzung**

Da der Vorschlag in unmittelbarem Zusammenhang mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Ausbau der transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr und Energie steht, und Folgeabschätzungen bereits im Rahmen dieser Leitlinien vorgenommen wurden, ist keine erneute Folgenabschätzung erforderlich.

Generell sei noch einmal darauf hingewiesen, dass es die Gewährung einer Finanzunterstützung der Gemeinschaft für Vorhaben von gemeinsamem Interesse ermöglicht, die vorrangigsten Vorhaben der transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie und Verkehr auf effizientere Weise fertig zu stellen, als dies ohne die Unterstützung möglich wäre. Es ergeben sich erhebliche Vorteile für die Verkehrs- und Energiesysteme der Gemeinschaft als Ganzes und dadurch auch Beiträge zum wirtschaftlichen Wachstum, zur Schaffung von Arbeitsplätzen (vorübergehend während des Baus und dauerhaft auf längere Sicht), zur Nutzensteigerung für die Bürger (z. B. durch kürzere Reisezeiten) und zur Umweltfreundlichkeit (durch die Verringerung von Emissionen).

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

In dem Vorschlag, mit dem der ursprüngliche Vorschlag der Kommission vom Juli 2004 geändert wird, werden die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze für Verkehr und Energie im Zeitraum 2007–2013 festgelegt. Auf der Grundlage des Finanzrahmens für diesen

Zeitraum, der im April 2006 vereinbart wurde, werden damit die Haushaltsmittel für Zuschüsse für Vorhaben von gemeinsamem Interesse in diesen beiden Infrastruktursektoren festgelegt.

Darin werden die Modalitäten für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen bestimmt, wobei den vorhandenen Haushaltsmitteln, den politischen Prioritäten des TEN-Ausbaus und dessen Finanzierung sowie dem rechtlichen/administrativen Rahmen für die Durchführung des Gemeinschaftshaushalts Rechnung getragen wird. In dieser Hinsicht legt der Vorschlag im Besonderen folgendes fest: die Modalitäten für die Auswahl von Vorhaben, die Formen der Gemeinschaftsunterstützung (einschließlich zweier neuer Formen: Beteilung an einem Bürgschaftsinstrument und Beitrag zu den Tätigkeiten gemeinsamer Unternehmen auf der Grundlage von Artikel 171 EG-Vertrag) und die Höchstsätze der Gemeinschaftsunterstützung (höhere Sätze für bestimmte Kategorien von Vorhaben mit hoher Priorität, um die Hebelwirkung bei der Mobilisierung von Investitionen verschiedener öffentlicher und privater Quellen zu erhöhen). Die Bestimmungen für die Zuschussgewährung und die Durchführung der entsprechenden Kommissionsentscheidungen (einschließlich der bei Unregelmäßigkeiten zu ergreifenden Maßnahmen) sowie die Rolle der betreffenden Mitgliedstaaten werden deutlicher gemacht. Die Arten möglicher Empfänger von Gemeinschaftszuschüssen im Bereich der TEN werden besser definiert, ebenso andere Schlüsselbegriffe der vorgeschlagenen Verordnung. Insgesamt stützen die vorgeschlagenen Modalitäten und Bestimmungen das Ziel einer verstärkten Konzentration der Gemeinschaftsunterstützung auf die größten Prioritäten des Netzausbaus.

- **Rechtsgrundlage**

Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Artikel 155

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen im Rahmen des TEN-Haushalts betrifft die höchsten Prioritäten dieser Netze als Ganzes, d. h. Prioritäten, die aus gemeinschaftsweiter Perspektive ermittelt und in den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Ausbau dieser Netze festgelegt wurden. Diese Prioritäten (wie Fertigstellung vorrangiger Vorhaben / Beseitigung von Engpässen bei vorrangigen Vorhaben, Fertigstellung grenzübergreifender Projektabschnitte, Vorhaben zur Optimierung der Infrastrukturnutzung – insbesondere durch Entwicklung und Umsetzung innovativer Managementtechniken für die verschiedenen Verkehrsträger, Förderung einer Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger, Vorhaben zur Erhöhung der Sicherheit, Servicequalität und Interoperabilität der transeuropäischen Netze) gehen über die aus einzelstaatlicher Sicht festgelegten Prioritäten hinaus. Ihre Realisierung führt zu einem Mehrwert für Europa, der den Nutzen „nationaler Prioritäten“ übersteigt. Für die möglichst schnelle und effiziente Realisierung dieser Prioritäten der transeuropäischen Netze ist es von besonderer Bedeutung, dass die

Gemeinschaft auf geeignete Weise durch die Gewährung von Zuschüssen Anreize für nationale Investitionsanstrengungen schafft.

Die Mitgliedstaaten allein wären trotz koordinierter Bemühungen nicht in der Lage, den vollen Nutzen zu erzielen, der aus Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene gezogen werden kann.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Die Notwendigkeit von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Stimulierung der Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der TEN ergibt sich unmittelbar aus den Zuständigkeiten der Gemeinschaft für den Ausbau dieser Netze, die von ihrem Wesen her europaweites Ausmaß haben.

Die Gemeinschaftsunterstützung für TEN-Vorhaben dürfte positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum (Erleichterung der Funktion des Binnenmarkts, Beitrag zur Schaffung vorübergehender und dauerhafter Arbeitsplätze), Wohlfahrt und Umwelt haben.

Die Mitgliedstaaten bleiben für die Vorbereitung, Finanzierung und Realisierung von Vorhaben auf ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zuständig, in vollem Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften. Die Union fördert Infrastrukturinvestitionen der Mitgliedstaaten, um zu gewährleisten, dass die europäischen Prioritäten auf einzelstaatlicher Ebene den gebührenden Vorrang erhalten.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bezwecken, nationale Infrastrukturinvestitionen anzuregen und so zu leiten, dass ein hoher Nutzen für die Gemeinschaft als Ganzes erzielt wird, während der Entscheidungsprozess für die Planung, Finanzierung und Realisierung der Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse Gegenstand der jeweiligen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Verfahren bleibt.

Die Kommission und die Regierungen der Mitgliedstaaten teilen die Verantwortung für die Verwaltung der Zuschüsse, die für TEN-Vorhaben gewährt werden.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Der Vorschlag betrifft die Überarbeitung einer bestehenden Verordnung.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag unterliegt dem Finanzrahmen der Gemeinschaft für den Zeitraum 2007–2013.

5) WEITERE ANGABEN

- **Vereinfachung**

Der Vorschlag sieht eine Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für Behörden (auf einzelstaatlicher oder EU-Ebene) sowie für privat Beteiligte vor.

Der Vorschlag trägt zur Verdeutlichung und Vereinfachung von Verfahren für die Zuschussgewährung und zur Minderung der Verwaltungslasten bei.

2004/0154 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr und Energie und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 156,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Rat von Barcelona am 15. und 16. März 2002 hat in seinen Schlussfolgerungen betont, dass leistungsstarke, integrierte Energie- und Verkehrsnetze die Grundpfeiler des europäischen Binnenmarkts sind und dass eine bessere Nutzung der bestehenden Netze und die Herstellung fehlender Verbindungen die Effizienz und den Wettbewerb erhöhen und für ein angemessenes Qualitätsniveau, weniger Engpässe und somit für stärkere Nachhaltigkeit sorgen. Diese Anforderungen ordnen sich in den Rahmen der von den Staats- und Regierungschefs auf dem Gipfel von Lissabon angenommenen und seither mehrfach bestätigten Strategie ein.

(2) Der Europäische Rat vom 12. und 13 Dezember 2003 hat der Europäischen Wachstumsinitiative zugestimmt und die Kommission aufgefordert, Ausgaben umzuleiten in Investitionen in physisches Kapital, insbesondere in Investitionen in transeuropäische Netzinfrastrukturen, von denen besonders die vorrangigen Vorhaben essentielle Elemente zur Stärkung der Kohäsion des Binnenmarkts darstellen.

(3) Die bei der Fertigstellung leistungsfähiger transeuropäischer Verbindungen eingetretenen Verzögerungen, insbesondere bei den grenzüberschreitenden Abschnitten, können die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft sowie der

---

1 ABl. C […] vom […], S. […].
2 ABl. C […] vom […], S. […].
3 ABl. C […] vom […], S. […].
4 ….

Mitgliedstaaten und peripher gelegenen Regionen, die nicht – oder nicht mehr – voll von den positiven Wirkungen eines erweiterten Binnenmarktes profitieren können, ernsthaft einschränken.

(4) In der Entscheidung Nr. 1692/96/CE des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gemeinschaftsleitlinien zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes[5] werden die Kosten zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bis 2020 auf 600 Milliarden € geschätzt. Die notwendigen Investitionen allein für die vorrangigen Vorhaben – im Sinne des Anhangs III der genannten Entscheidung – repräsentieren etwa ~~140~~ **160** Milliarden € im Zeitraum 2007-2013.

(4a) Im Einklang mit der „Naiades"-Mitteilung[6] und in Anbetracht der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt sollte den vorrangigen Vorhaben auf Binnenschifffahrtswegen nach dem Vorbild der grenzübergreifenden Abschnitte ein Fördersatz mit Anreizwirkung zugute kommen.

(4b) In seiner Entschließung vom 8. Juni 2005 zu den politischen Herausforderungen und Haushaltsmitteln der erweiterten Union 2007-2013 hat das Europäische Parlament die strategische Bedeutung der Verkehrsnetze für eine definitive Konsolidierung des Binnenmarktes und für engere Beziehungen zu den Bewerberländern, zu den Ländern im Vorfeld der Bewerbung und zu den Ländern, die zum „Ring der Freunde" gehören, unterstrichen. Es hat ferner seine Bereitschaft erklärt, innovative Finanzierungsinstrumente wie Darlehensgarantien, europäische Konzessionen, europäische Anleihen und einen Fonds für Zinszuschüsse zu prüfen.

(5) Um diese Ziele zu erreichen, haben sowohl das Parlament als auch der Rat die Notwendigkeit dargelegt, die Finanzinstrumente zu stärken und durch ein höheres Niveau der gemeinschaftlichen Förderung anzupassen, dabei die Möglichkeit der Anwendung eines höheren gemeinschaftlichen Förderungssatzes vor allem für jene Vorhaben vorsehend, die gekennzeichnet sind durch ihren grenzüberschreitenden Charakter, ihre Transitfunktion oder durch die Überwindung natürlicher Hindernisse.

(6) **In Anbetracht der Mittel, die für das transeuropäische Verkehrsnetz (im Folgenden „TEN-V") und das transeuropäische Energienetz (im Folgenden „TEN-E") im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 zugewiesen sind, ist es nicht möglich, dem mit der Umsetzung der Prioritäten, die in der Entscheidung Nr. 1692/1996/EG (TEN-V) und [der Entscheidung Nr. …/…/EG] (TEN-E) festgelegt wurden, verbundenen Bedarf insgesamt zu entsprechen.** Es ist daher angebracht, diese Mittel ergänzend zu den nationalen öffentlichen und privaten Investitionen auf bestimmte Kategorien von Vorhaben zu konzentrieren, die den größten Mehrwert für das gesamte Netz erbringen, insbesondere auf die grenzübergreifenden Abschnitte und Vorhaben zur Engpassbeseitigung, um die Durchgängigkeit der Infrastruktur des TEN-V bzw. TEN-E zu gewährleisten.

(7) Die [Entscheidung Nr. „„/…/EG] des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Leitlinien für die transeuropäischen Netze im Energiebereich und zur

---

5 ABl. L 228 vom 9.9.1996 S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung 884/2004/EG (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

6 **KOM(2006) 6.**

Aufhebung der Entscheidungen Nr. 96/391/EG und Nr. 1229/2003/EG vom …[7][8] definiert die Ziele, Handlungsprioritäten und Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses zur Vervollständigung und zum Ausbau des Netzes, einschließlich der vorrangigen Vorhaben, und weist den zu Vorhaben von europäischem Interesse erklärten Projekten eine entsprechende Priorität zu. Die notwendigen Investitionen, die allen Mitgliedstaaten die vollständige Teilnahme am Binnenmarkt und die Vervollständigung der Verbindungen mit den Nachbarländern, seien dies Mitgliedstaaten oder Drittländer, ermöglichen sollen, wurden für den Zeitraum bis 2013 allein für die vorrangigen Vorhaben auf 28 Milliarden € beziffert. Dieser Betrag beinhaltet in Drittländern zu tätigende Investitionen in Höhe von 8 Milliarden €.

~~Die Entscheidung 1229/2003/EG des europäischen Parlaments und des Rats vom 26. Juni 2003 zur Aufstellung von Leitlinien des transeuropäischen Energienetzes und zur Änderung der Entscheidung 1254/93/EG definiert die Ziele, Handlungsprioritäten und Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses zur Vervollständigung und Entwicklung des Netzes, einschließlich der vorrangigen Vorhaben. Die notwendigen Investitionen, die allen Mitgliedstaaten die vollständige Teilnahme am Binnenmarkt und die Vervollständigung der Verbindungen mit den Nachbarländern ermöglichen sollen, wurden für den Zeitraum von heute bis zum Jahr 2013 auf 28 Milliarden €, alleine für die vorrangigen Vorhaben beziffert. Dieser Betrag beinhaltet in Drittländern zu tätigende Investitionen in Höhe von 8 Milliarden.~~

(8) Der Europäische Rat vom 12. und 13. Dezember 2003 hat außerdem die Kommission aufgefordert, die Notwendigkeit der Schaffung eines spezifisch an der Abdeckung bestimmter, nach der baulichen Fertigstellung auftretender Risiken ausgerichteten gemeinschaftlichen Garantie-Instruments im Rahmen der TEN-V-Vorhaben zu untersuchen. Im Bereich Energie hat der Rat die Kommission aufgefordert, Ausgaben gegebenenfalls in Investitionen in physisches Kapital umzuleiten, um das Wachstum anzuregen.

Die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze[9], geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1655/99 und die Verordnung (EG) Nr. 807/2004, stellt bereits einen wirklichen Fortschritt dar, da sie für als vorrangig erklärte Vorhaben einen höheren Finanzierungssatz vorsieht, der auf 20 % angehoben wurde[10]. Die zugehörigen Durchführungsbestimmungen bedürfen jedoch einer Vereinfachung, und der Mittelansatz ist begrenzt. Es erscheint daher nötig, in Ergänzung der einzelstaatlichen öffentlichen und privaten Finanzierung die gemeinschaftlichen Finanzzuschüsse sowohl von der Höhe als auch vom Fördersatz her zu verstärken, um die Hebelwirkung der Gemeinschaftsmittel zu erhöhen, damit die beschlossenen vorrangigen Vorhaben verwirklicht werden können.

---

7 ABl. L …

8 ABl. L 176 vom 12.7.2003, S. 11.

9 ABl. L 228 vom 23.9.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 46).

~~10~~ ~~Im Bereich der Energie gilt dies für alle vorrangigen Vorhaben; im Bereich Verkehr gilt dies nur für die grenzüberschreitenden oder durch natürliche Hindernisse erschwerten Abschnitte.~~

~~Im Hinblick auf die Entwicklungen jeder der Komponenten der transeuropäischen Netze – Verkehr, Energie und Telekommunikation – und ihrer inhärenten Eigenschaften wie auch im Hinblick auf ein effizienteres Management jedes Programms, ist es angemessen, mehrere getrennte Verordnungen für die von der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 abgedeckten Bereiche vorzusehen.~~

Mit den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung wird ein Programm erschaffen, welches die allgemeinen Regeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen im Bereich der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze festlegt. Das Programm soll unter Berücksichtigung des gemeinschaftlichen Besitzstandes, besonders im Bereich des Umweltschutzes, zur Stärkung des Binnenmarktes beitragen und einen positiven Effekt auf die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der Gemeinschaft erzielen.

Angesichts der Tatsache, dass das Ziel der Umsetzung der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze wegen der Notwendigkeit der Koordination der nationalen Maßnahmen nicht genügend durch die Mitgliedsstaaten sondern besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft unter Berücksichtigung des auf Artikel 5 des Vertrages beruhenden Subsidiaritätsprinzips tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(9) **Die Gemeinschaftsförderung im Rahmen des Haushalts für die transeuropäischen Netze muss sich auf die Vorhaben oder Teilvorhaben mit dem größten europäischen Mehrwert konzentrieren und soll die Akteure dazu veranlassen**, die Umsetzung der in den Entscheidungen Nr. 1692/96/EG und Nr. **[…/…/EG]** ~~1229/2003/EG~~ ausgewiesenen vorrangigen Vorhaben zu beschleunigen. Sie soll ebenso der Finanzierung der anderen Bauvorhaben von europäischem Interesse, wie in den oben genannten Entscheidungen definiert, dienen.

(10) Die Gemeinschaftsförderung wird mit dem Ziel gewährt, Investitionsvorhaben der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze zu entwickeln, eine feste finanzielle Verpflichtung einzugehen, institutionelle Investoren zu mobilisieren und die Bildung von finanziellen Partnerschaften der öffentlichen und privaten Sektoren anzuregen. Im Bereich Energie muss die Gemeinschaftsförderung in erster Linie dazu dienen, die finanziellen Barrieren bei der Vorbereitung und Entwicklung vor der baulichen Umsetzung von Vorhaben zu beseitigen. Sie ist zu konzentrieren auf die grenzübergreifenden Abschnitte von vorrangigen Vorhaben und auf die Verknüpfung mit den Netzen der Nachbarländer.

(10a) In ihrer Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat vom 4. Juli 2005 über die Einführung des europäischen Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und Signalgebungssystems ERTMS/ETCS[11] hat die Kommission hervorgehoben, wie wichtig eine schnelle und koordinierte Umstellung auf dieses System ist, um die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes zu gewährleisten. Zu diesem Zweck ist eine gezielte und befristete Gemeinschaftsunterstützung erforderlich,

[11] **KOM(2005) 298.**

sowohl für die infrastrukturgebundenen Elemente als auch die zuggebundenen Elemente.

(11) Bei bestimmten Vorhaben können die Mitgliedstaaten durch internationale Organisationen vertreten sein. Die Durchführung **bestimmter** Vorhaben vertraut die Kommission gemeinsamen Unternehmen im Sinne von Artikel 171 EG-Vertrag an. Diese Sonderfälle erfordern eine Ausweitung des Begriffs des Empfängers der Gemeinschaftsförderung im Rahmen dieser Verordnung.

(12) Die Gemeinschaftsförderung kann in mehreren Formen erfolgen: Zuschüsse (Studien und Arbeiten), Zinsvergütung, Garantieinstrumente für Darlehen, Beteiligung an Risikokapitalfonds, und soll es ebenfalls ermöglichen, die spezifischen Risiken nach der Bauphase abzudecken. Ungeachtet ihrer Form sollte die Gemeinschaftsförderung gemäß der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften[12] und ihrer Durchführungsbestimmungen erfolgen, sofern in dieser Verordnung nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird.

~~Die Gemeinschaftsförderung kann in mehreren Formen erfolgen: Zuschüsse, Zinsvergütung, Garantieinstrumente für Darlehen, Beteiligung an Risikokapitalfonds. Sie soll es ebenfalls ermöglichen, die spezifischen Risiken nach der Bauphase abzudecken.~~

(13) Zur Durchführung der Gemeinschaftsförderung von besonders bedeutenden Vorhaben, deren Laufzeit sich über mehrere Jahre erstreckt, ist es angemessen, eine Verpflichtung der Gemeinschaft auf mehrjähriger Basis zu erlauben, **wobei zwischen finanziertem Vorhaben, Genehmigung eines Mehrjahresprogramms und jährlichen Verpflichtungsermächtigungen zu unterscheiden ist.** Nur eine feste, attraktive, die Gemeinschaft langfristig bindende Finanzierungszusage kann die mit der Durchführung dieser Vorhaben einhergehenden Unsicherheiten reduzieren und sowohl öffentliche als auch private Investoren mobilisieren.

(13a) Es ist angezeigt, Mittel institutioneller oder vertraglicher Art zu schaffen, die Anreize für eine öffentlich-private Finanzierung bieten und ihre Effizienz unter Beweis gestellt haben, und die durch rechtliche Garantien ergänzt werden, die mit dem Wettbewerbsrecht und den Rechtsvorschriften zum Binnenmarkt vereinbar sind und zur Verbreitung vorbildlicher Praktiken unter den Mitgliedstaaten beitragen.

(14) Es ist besonders auf eine effiziente Koordination der Gesamtheit der Gemeinschaftshandlungen zu achten, die eine Wirkung auf die transeuropäischen Netze haben, insbesondere die Finanzierungen aus dem Strukturfonds und Kohäsionsfonds sowie die Zuschüsse der Europäischen Investitionsbank.

(15) Die vorliegende Verordnung soll für die gesamte **Durchführungsdauer** einen finanziellen Rahmen festlegen, der für die Haushaltsbehörde den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne von Punkt ~~33~~**37** des interinstitutionellen Abkommens vom

[12] ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch … (ABl. L …).

~~6.~~**17.** Mai ~~1999~~**2006** über die Haushaltsdisziplin und die Verfahrensverbesserung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission[13] konstituiert.

(16) Angesichts der Tatsache, dass die Ziele der Umsetzung der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze wegen der Notwendigkeit der Koordination der nationalen Maßnahmen nicht genügend durch die Mitgliedstaaten sondern besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips nach Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Gemäß dem in diesem Artikel dargelegten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Verordnung nicht über das zur Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinaus.

(17) ~~Unter Berücksichtigung der mit der Durchführung der Verordnung 2236/95 gemachten Erfahrungen und der Art der durch die vorliegende Verordnung der Kommission übertragenen Kompetenzen ist es erforderlich,~~ Es ist erforderlich, notwendige Maßnahmen zur Umsetzung der vorliegenden Verordnung gemäß der Entscheidung Nr. 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999, die die Modalitäten der Ausübung der der Kommission übertragenen Ausführungsbefugnisse festlegen, zu ergreifen[14].

(18) Im Hinblick auf die Entwicklungen jeder der Komponenten der transeuropäischen Netze – Verkehr und Energie – und ihrer inhärenten Eigenschaften wie auch im Hinblick auf ein effizienteres Management ist es angemessen, mehrere getrennte Verordnungen für die bislang allein von der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 abgedeckten Bereiche vorzusehen.

(19) Durch die vorliegende Verordnung sollen die allgemeinen Regeln für die Gewährung einer Finanzunterstützung der Gemeinschaft in den Bereichen der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze **festgelegt werden**, unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts und der Gemeinschaftspolitik **insbesondere** bezüglich Wettbewerb, Umweltschutz und Schutz der Gesundheit, nachhaltiger Entwicklung, öffentlichem Auftragswesen und der effektiven Umsetzung der gemeinschaftlichen Anforderungen hinsichtlich der Interoperabilität.

~~Durch die vorliegende Verordnung sollte ein Programm eingerichtet werden, mit dem die allgemeinen Regeln für die Gewährung einer Finanzunterstützung der Gemeinschaft in den Bereichen der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze festgelegt werden, unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts und der Gemeinschaftspolitik bezüglich Wettbewerb, Umweltschutz und Schutz der Gesundheit, nachhaltiger Entwicklung, öffentlichem Auftragswesen und der effektiven Umsetzung der gemeinschaftlichen Anforderungen hinsichtlich der Interoperabilität.~~

~~Unter Berücksichtigung der mit der Durchführung der Verordnung 2236/95 gemachten Erfahrungen und der Art der durch die vorliegende Verordnung der Kommission übertragenen Kompetenzen ist es erforderlich, notwendige Maßnahmen zur Umsetzung der vorliegenden Verordnung gemäß der Entscheidung Nr.~~

---

13 ABl. L

14 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

~~1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999, die die Modalitäten der Ausübung der der Kommission übertragenen Ausführungsbefugnisse festlegen, zu ergreifen~~[15] .

(20) Angesichts dessen und unter Berücksichtigung der durch die vorliegende Verordnung angenommenen spezifischen Bestimmungen im Bereich des Verkehrs und der Energie, und die durch die Verordnung (EG) Nr. … des Europäischen Parlaments und des Rates vom …[16] angenommenen Bestimmungen über satellitengestützte Ortungs- und Navigationssysteme, ist es angezeigt, die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 zu ändern, um ihren Anwendungsbereich auf den Bereich der Telekommunikation zu begrenzen –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1
Gegenstand

Die vorliegende Verordnung definiert die Bedingungen, Modalitäten und Verfahren der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen zugunsten von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der transeuropäischen Verkehrs- und Energieinfrastruktur, gemäß Artikel 155 Absatz 1 EG-Vertrag.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1) „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ist ein im Rahmen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG für den Bereich Verkehr und im Rahmen der **[Entscheidung Nr. …/…/EG]** ~~Entscheidung Nr. 1229/2003/EG~~ für den Bereich Energie als von gemeinsamem Interesse für die Gemeinschaft identifiziertes Vorhaben oder ein Teil eines Vorhabens;

2) „vorrangiges Vorhaben“ ist ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf einer Achse oder ein Vorhaben, das als vorrangig für die Gemeinschaft gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG für den Bereich Verkehr und gemäß der **[Entscheidung Nr. …/…/EG]** ~~Entscheidung Nr. 1229/2003/EG~~ für den Bereich Energie gilt;

3) „Teilvorhaben“ ist jede in finanzieller, technischer oder zeitlicher Hinsicht unabhängige Aktivität, die zur Durchführung des Vorhabens beiträgt;

---

15 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

16 **ABl. L**~~Siehe Seite des Amtsblatts bezüglich der Verordnung über das satellitengestützte Ortungs- und Navigationssystem (GALILEO).~~

3a) **„grenzübergreifender Abschnitt“ ist ein grenzübergreifender Abschnitt nach Artikel 19 b der Entscheidung Nr. 1692/96/EG unter Einschluss grenzübergreifender Abschnitte, die über ein Drittland die Durchgängigkeit eines vorrangigen Vorhabens zwischen zwei Mitgliedstaaten gewährleisten;**

4) **„Engpass“ sind Hindernisse in Bezug auf die Geschwindigkeit und/oder Kapazität, die die Gewährleistung eines durchgängigen Verkehrsflusses unmöglich machen, insbesondere im Rahmen vorrangiger Vorhaben;**

5) **„Empfänger“ sind ein oder mehrere Mitgliedstaaten, internationale Organisationen, gemeinsame Unternehmen im Sinne von Artikel 171 EG-Vertrag, öffentliche oder private Unternehmen oder Stellen, die die Gesamtverantwortung für ein Vorhaben tragen und eigene Mittel oder von Dritten bereitgestellte Mittel im Hinblick auf die Durchführung des Vorhabens zu investieren beabsichtigen;**

~~Öffentliche oder private Einrichtung, die mit eigenen Mitteln oder unter finanzieller Beteiligung Dritter für die Vorbereitung und Fertigstellung des Vorhabens verantwortlich ist~~

6) „Studien“ sind zur Definition eines Vorhabens notwendige Studien, einschließlich vorbereitende Studien, Durchführbarkeits- und Bewertungs- **sowie Validierungs**studien und jede weitere Maßnahme technischer Unterstützung, eingeschlossen jene Arbeiten im Vorfeld der Bauvorhaben, die für die vollständige Definition eines Vorhabens und für die finanzielle Entscheidungsfindung notwendig sind, sowie Erkundungsarbeiten an den jeweils betroffenen Standorten und die Vorbereitung der Finanzierung;

7) „Bauvorhaben“ sind der Kauf und die Lieferung der Bestandteile, Systeme und Dienstleistungen und die Durchführung der das Vorhaben betreffenden Bau- und Herstellungsarbeiten, einschließlich der Bauabnahme und der Inbetriebnahme des Vorhabens;

8) „Risiken nach der Bauphase“ sind die in den ersten Jahren nach der Fertigstellung des Bauvorhabens auftretenden Risiken durch spezifische Faktoren, die eine Verringerung der Betriebseinnahmen im Vergleich zu den Planzahlen bewirken;

9) „Kosten des Vorhabens“ sind die Gesamtkosten der Studien ~~und/~~**oder** Bauvorhaben, die direkt mit der Verwirklichung des Vorhabens zusammenhängen und notwendig sind und die tatsächlich vom Empfänger getragen werden;

10) „zuschussfähige Kosten“ ist der Teil der Kosten des Vorhabens, der von der Kommission für die Berechnung des Gemeinschaftszuschusses zu Grunde gelegt wurde.

Kapitel II
Förderungswürdige Vorhaben, Formen und Modalitäten der Förderung ~~Förderformen~~ und Kumulierung von Fördermitteln

Artikel 3
*Förderungswürdigkeit der Vorhaben **und Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse***

1. Nur Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die im Rahmen der Entscheidungen Nr. 1692/99/EG und Nr. **[…/…/EG]** ~~1229/2003/EG~~ ausgewiesen sind, kann ein Gemeinschaftszuschuss gemäß der vorliegenden Verordnung zuteil werden.

Voraussetzung für die Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses für diese Vorhaben ist die Beachtung des Gemeinschaftsrechts und der Umsetzung der gemeinschaftlichen Politik.

~~Die Förderungswürdigkeit hängt von der Beachtung der gemeinschaftlichen Regeln, insbesondere bezüglich Wettbewerb, Umweltschutz, öffentlichem Auftragswesen und der effektiven Umsetzung der gemeinschaftlichen Anforderungen hinsichtlich der Interoperabilität der Verkehrsinfrastrukturen, besonderes der Bahninfrastruktur, ab.~~

~~3~~.2 **Im Bereich des Verkehrs hängt die Förderungswürdigkeit auch von der Zusage des Zuschussantragstellers und gegebenenfalls jedes betroffenen Mitgliedstaats ab, finanziell zu dem für den Gemeinschaftszuschuss in Frage kommenden Vorhaben beizutragen, gegebenenfalls durch die Mobilisierung von Privatkapital.**

~~Im Bereich des Verkehrs hängt die Förderungswürdigkeit auch von der Zusage jedes betroffenen Mitgliedstaats ab, finanziell zu dem für den Gemeinschaftszuschuss in Frage kommenden Vorhaben beizutragen, gegebenenfalls durch die Mobilisierung von Privatkapital.~~

Für Verkehrsvorhaben im Zusammenhang mit grenzübergreifenden Abschnitten oder Teilen solcher Abschnitte kann ein Gemeinschaftszuschuss gewährt werden, wenn zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten eine bilaterale Übereinkunft über die Vollendung des grenzübergreifenden Vorhabens auf ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet besteht.

Artikel 4
*Einreichung der Anträge auf **Gemeinschaftszuschuss***

Die Anträge auf Gemeinschaftszuschuss werden bei der Kommission durch den oder die Mitgliedstaaten, internationale Organisationen, gemeinsame Unternehmen im Sinne von Artikel 171 EG-Vertrag oder im Einvernehmen mit den betroffenen Mitgliedstaaten durch öffentliche oder private Unternehmen oder Einrichtungen eingereicht.

~~Die Anträge auf Förderung werden bei der Kommission durch den oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten eingereicht. Im Bereich Energie können sie auch im Einvernehmen mit letzteren durch die Unternehmen oder öffentlichen, unmittelbar betroffenen Einrichtungen eingereicht werden.~~

Artikel 5
Auswahl der Vorhaben

1. Vorhaben erhalten einen Gemeinschaftszuschuss in Abhängigkeit des Grades ihres Beitrags zu den in den Entscheidungen Nr. 1692/1996/EG **und Nr. […/…/EG]** festgelegten Zielen und Prioritäten.

2. Im Bereich Verkehr finden die folgenden Vorhaben ~~und Programme~~ besondere Beachtung:

a) Vorhaben, die von mindestens zwei Mitgliedsstaaten gemeinsam vertreten werden, insbesondere im Fall grenzübergreifender **Abschnitte** ~~Vorhaben~~;

b) Vorhaben zur Beseitigung von Engpässen bei vorrangigen Vorhaben;

c) Vorhaben, die zur Durchgängigkeit des Netzes und Optimierung seiner Kapazität beitragen;

d) vorrangige Vorhaben, die zur Integration des Binnenmarktes in einer erweiterten Gemeinschaft, und zur Verschiebung der Verkehrsträgeranteile zugunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger, vor allem für den Güterfernverkehr, beitragen; zu diesem Zweck muss jeder Antrag auf Finanzierung von Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecken von einer detaillierten Analyse der auf dem konventionellen Netz durch die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Hochgeschwindigkeitstrasse freigewordenen Kapazitäten für den Langstreckengüterverkehr begleitet sein;

e) Vorhaben, die zur Verbesserung der Dienstequalität auf dem transeuropäischen Netz beitragen, die unter anderem durch die Infrastrukturförderung die Sicherheit des Netzes und seiner Nutzer fördern und die Interoperabilität zwischen den nationalen Netzen gewährleisten;

f) Vorhaben, die mit dem Einsatz des europäischen Systems für das Eisenbahnverkehrsmanagement ERTMS (European Rail Traffic Management System) sowie von Systemen für das Management des Flugverkehrs, des Seeverkehrs, des Binnenschiffsverkehrs und der Küstenschifffahrt im Zusammenhang stehen.

~~Programme zur Einrichtung von Managementsystemen für Eisenbahnverkehr mit allen ihren Komponenten und für Luft und Seeverkehr, die eine Interoperabilität gewährleisten.~~

3. Im Bereich Energie finden Vorhaben besondere Beachtung, die beitragen

a) zur Vervollständigung des Netzes und zur Optimierung seiner Kapazität;

b) zur Integration des Binnenmarktes für Energie, besonders in den grenzübergreifenden Abschnitten;

c) zur Energieversorgungssicherheit, insbesondere zu den Verbindungen mit Drittländern;

d) zum Anschluss an erneuerbare Energiequellen und/oder

e) zur Sicherheit, Zuverlässigkeit und Interoperabilität der verbundenen Netze.

~~*Artikel 6*~~
~~*Förderformen*~~

~~Die Gemeinschaftsförderung bezieht sich auf Studien, Bauvorhaben und Risiken nach der Bauphase.~~

Artikel 6
Formen und Modalitäten des Gemeinschaftszuschusses

1. Der Gemeinschaftszuschuss für ~~Studien und Bauvorhaben bezüglich~~ die nach Artikel 3 Absatz 1 definierten Vorhaben kann eine oder mehrere der folgenden Formen annehmen:

a) Zuschüsse für **Studien oder Bauarbeiten**;

b) Zinsvergütungen auf von der Europäischen Investitionsbank (EIB) oder anderen öffentlichen oder privaten Finanzierungsinstitutionen vergebene Darlehen;

c) Kreditbürgschaften zur Abdeckung von Risiken nach der Bauphase;

d) Beteiligung an Risikokapitalfonds;

e) eine Kombination der unter a) bis d) aufgeführten Formen der Gemeinschaftszuschüsse mit dem Ziel, eine maximalen Wirkung der mobilisierten Haushaltsressourcen zu erreichen;

f) Beitrag zu Tätigkeiten der gemeinsamen Unternehmen.

2. Die Gemeinschaftszuschüsse überschreiten die folgenden Zuschusssätze nicht:

a) Studien: Unabhängig vom jeweiligen Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse 50 % der zuschussfähigen Kosten der Studien;

b) Bauvorhaben:

i) Vorrangige Vorhaben im Bereich Verkehr:

– **20 % der zuschussfähigen Kosten der Bauarbeiten;**

– **30 % für grenzübergreifende Abschnitte solcher Vorhaben und vorrangiger Vorhaben, die Schifffahrtswege betreffen, sofern die Umsetzungsphase vor 2010 beginnt und die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission alle erforderlichen Garantien hinsichtlich der finanziellen Bestandsfähigkeit und des Zeitplans für die Umsetzung des Vorhabens gegeben haben;**

ii) Vorrangige Vorhaben im Bereich Energie: 20 % der zuschussfähigen Kosten der Bauarbeiten;

iii) andere Vorhaben als vorrangige Vorhaben, in den Bereichen Verkehr und Energie: 10 % der zuschussfähigen Kosten;

c) betreffend das europäische System für das Eisenbahnverkehrsmanagement ERTMS:

i) Bestandteile der festen Infrastruktur: 50 % der zuschussfähigen Kosten von Studien und Bauarbeiten;

ii) Bestandteile in Fahrzeugen:

– **50 % der Kosten für die Entwicklung und Herstellung von Prototypen für die Installation von ERTMS in vorhandenem Rollmaterial, sofern der Prototyp in mindestens zwei Mitgliedstaaten zertifiziert ist;**

– **50 % der Kosten der Arbeiten im Zusammenhang mit der Installation der Serienausrüstung für die Installation von ERTMS in neuem und vorhandenem Rollmaterial; die Kommission kann einen Zuschusshöchstbetrag je Traktionseinheit festlegen;**

d) betreffend die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums, insbesondere das Vorhaben SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), kann dieser Satz 50 % der zuschussfähigen Kosten des Vorhabens betragen.

~~2. Die Gemeinschaftszuschüsse überschreiten die folgenden Zuschusssätze nicht:~~

~~a) Studien: Unabhängig vom jeweiligen Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse 50 % der zuschussfähigen Gesamtkosten der Studien;~~

~~b) Bauvorhaben:~~

~~i) Vorrangige Vorhaben im Bereich Verkehr: Der Gemeinschaftszuschuss zu den betreffenden Vorhaben wird auf maximal 30 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten der Bauvorhaben festgelegt. In Ausnahmefällen kann grenzüberschreitenden Abschnitten der Vorhaben eine Zuschussrate von maximal 50 v. H. der zuschussfähigen Kosten der Arbeiten zugute kommen, unter der Bedingung, dass diese vor 2010 begonnen werden und die betroffenen Mitgliedstaaten der Kommission einen Plan über alle notwendigen Garantien, bezogen auf die finanzielle Unterstützung der Mitgliedstaaten und über den Zeitplan der Umsetzung des Vorhabens, vorgelegt haben; diese Rate wird in Abhängigkeit von dem durch andere Mitgliedsstaaten gezogenen Nutzen angepasst;~~

~~ii) Vorrangige Vorhaben im Bereich Energie: 20 % der zuschussfähigen Gesamtkosten der Bauarbeiten;~~

~~iii) Andere Vorhaben im Bereich Verkehr: Der Gemeinschaftszuschuss zu Bauvorhaben wird auf maximal 15 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten des Vorhabens festgelegt. In Ausnahmefällen kann bei jenen Vorhaben, die der Umsetzung von Interoperabilitäts- und~~

~~Sicherheitssystemen dienen, die Zuschussrate bis zu maximal 50 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten des Vorhabens unter Berücksichtigung des den übrigen Mitgliedsstaaten zuzuordnenden Nutzenanteils betragen;~~

~~iv) Andere Vorhaben im Bereich Energie: 10 % der zuschussfähigen Gesamtkosten.~~

~~3. Die Kommission beschließt gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 festgelegten Verfahren die Modalitäten, den Zeitplan und die Beträge der Zahlungen für die unter Absatz 1 b), c) und d) genannten Instrumente.~~

Artikel 7
Kumulierung von Gemeinschaftszuschüssen

~~1. Die finanzielle Unterstützung von Studien und Bauvorhaben ist kumulierbar.~~

~~2. Eine Finanzierungsbeteiligung durch die EIB ist kompatibel mit der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen gemäß dieser Verordnung.~~

1. Gemeinschaftszuschüsse gemäß dieser Verordnung sind für die Teilvorhaben ausgeschlossen, denen eine andere Finanzierung aus dem Gemeinschaftshaushalt zuteil wird.

2. **Eine Finanzierungsbeteiligung durch die EIB ist kompatibel mit der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen gemäß dieser Verordnung.**

Artikel 8
~~Kompatibilität und~~ Koordination mit Gemeinschaftspolitiken

~~1. Die gemäß der vorliegenden Verordnung finanzierten Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses müssen mit den Bestimmungen der Verträge, mit den darauf beruhenden rechtlichen Regeln und mit den Gemeinschaftspolitiken übereinstimmen, einschließlich jener, die den Schutz der Umwelt, die nachhaltige Entwicklung, die Interoperabilität, den Wettbewerb und das öffentliche Auftragswesen betreffen.~~

Die Kommission stellt die Koordination und Kohärenz der im Rahmen dieser Verordnung **kofinanzierten** ~~durchgeführten~~ Vorhaben mit den aus anderen Beiträgen des Gemeinschaftshaushalts, aus Beiträgen der Europäischen Investitionsbank und anderer gemeinschaftlicher Finanzierungsquellen finanzierten Maßnahmen sicher.

Kapitel III
Programmierung, Durchführung, Kontrolle

~~Artikel 9~~
~~Durchführung~~

~~Die Kommission ist verantwortlich für die Durchführung der vorliegenden Verordnung. Sie bestimmt die Modalitäten und Bedingungen der Umsetzung von Vorhaben im Rahmen von Entscheidungen zur Gewährung einer Gemeinschaftsförderung.~~

Artikel 9
Mehrjahres- und Jahresprogramme

1. Die Kommission stellt gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 festgelegten Verfahren ein Mehrjahresprogramm und ein Jahresprogramm auf.

2. Das Mehrjahresprogramm bezieht sich auf vorrangige Vorhaben sowie auf die Vorhaben **ERTMS und SESAR** und legt die Kriterien für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen und den Gesamtumfang des betreffenden Haushalts im Zeitraum 2007-2013 fest. Der Betrag muss in einer Spanne von 65 bis 85 % der in Artikel **18** genannten Haushaltsmittel liegen.

3. Das Jahresprogramm legt die Kriterien für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für andere Vorhaben von gemeinsamem Interesse fest, die nicht im Mehrjahresprogramm enthalten sind. ~~In jedem Jahr werden die nicht im Mehrjahresprogramm TEN-V verbrauchten Mittel der Finanzierung anderer Vorhaben gemeinsamen Interesses, die Teil des Jahresprogramms sind, zugewiesen.~~

Artikel 10
*Gewährung der **Gemeinschafts**zuschüsse*

1. Die Kommission entscheidet über die Höhe der Gemeinschaftszuschüsse, die für die ausgewählten Vorhaben oder Teilvorhaben gewährt werden, und gibt die Bedingungen und Durchführungsmodalitäten an.

2. Die Kommission benachrichtigt die Empfänger und die betroffenen Mitgliedstaaten über die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen.

~~Jedes zur Aufnahme in das mehrjährige Programm ausgewählte Vorhaben ist Gegenstand einer einzigen Förderentscheidung, die unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 17, Ansatz 2 getroffen wird. Die Zuordnung der jährlichen Haushaltsmittel wird von der Kommission auf der Basis dieser Förderentscheidung und unter Berücksichtigung des Fortschritts des Vorhabens, des voraussichtlichen Bedarfs und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel vorgenommen.~~

~~Für jedes Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses, das nicht von den Bestimmungen unter Absatz 1 erfasst ist, trifft die Kommission eine Entscheidung zur Gewährung und Festlegung von Haushaltsmitteln.~~

~~Die Kommission benachrichtigt die betroffenen Mitgliedstaaten über die Förderentscheidung und die Fördermodalitäten und informiert hierüber auch die Mittelempfänger.~~

Artikel 11
Finanzbestimmungen

1. Für die von Mehrjahresprogrammen abgedeckten Vorhaben können die Haushaltsverpflichtungen in Jahrestranchen unterteilt werden. Die Kommission weist die verschiedenen Jahrestranchen unter Berücksichtigung des Fortschritts der Vorhaben oder Vorhabensphasen, für die Gemeinschaftszuschüsse gewährt werden, des voraussichtlichen Bedarfs und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel zu.

Der vorläufige Zeitplan für die Zuweisung der verschiedenen Jahrestranchen wird dem Empfänger mitgeteilt.

2. Die Gemeinschaftszuschüsse dürfen nur zur Deckung von zuschussfähigen Ausgaben verwendet werden, die direkt mit der Durchführung des Vorhabens zusammenhängen und die von den Empfängern des Zuschusses oder von mit der Durchführung beauftragten Dritten getätigt werden.

Ausgaben, die vor Einreichung des entsprechenden Förderantrags getätigt wurden, sind insbesondere nicht zuschussfähig. Die Mehrwertsteuer ist keine zuschussfähige Ausgabe.

~~3.~~ **Die Zahlungen werden in Form eines Vorschusses einer Vorauszahlung, gegebenenfalls mehrerer Zwischenzahlungen und einer Restzahlung geleistet.**

Die Zahlungsmodalitäten werden unter Berücksichtigung insbesondere der mehrjährigen Durchführung von Infrastrukturvorhaben festgelegt.

Die Vorauszahlung oder gegebenenfalls deren erste Tranche wird geleistet, sobald der Gemeinschaftszuschuss gebilligt ist.

Die Zwischenzahlungen werden auf der Grundlage von Zahlungsanträgen geleistet, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen von Artikel 13.

Die Restzahlung erfolgt, nachdem der vom Empfänger vorgelegte und vom Mitgliedstaat bestätigte Schlussbericht über das Vorhaben oder die Studie, der eine Aufstellung aller tatsächlich getätigten Kosten enthält, genehmigt worden ist.

~~1. Der Gemeinschaftszuschuss darf nur zur Deckung von Ausgaben verwendet werden, die direkt mit der Durchführung des Vorhabens zusammenhängen und die von den Empfängern des Zuschusses oder von mit der Durchführung beauftragten Dritten getätigt werden.~~

~~2. Ausgaben, die vor Eingang des entsprechenden Zuschussantrags bei der Kommission getätigt wurden, sind nicht förderfähig.~~

~~3. Die Entscheidungen der Kommission nach Artikel 12 zur Gewährung eines finanziellen Zuschusses gelten als Mittelbindungen für die durch den Haushaltsplan genehmigten Ausgaben.~~

~~4. Im Allgemeinen werden die Zahlungen in Form von Vorschüssen, Zwischenzahlungen und einer Restzahlung geleistet. Der Vorschuss, der in der Regel 50 % der ersten Jahrestranche nicht überschreiten darf, wird gezahlt, sobald der Zuschussantrag gebilligt ist. Zwischenzahlungen erfolgen an Hand der Zahlungsanträge unter Berücksichtigung der bei der Durchführung des Vorhabens oder der Studie erzielten Fortschritte und erforderlichenfalls unter strikter und transparenter Berücksichtigung revidierter Finanzpläne.~~

~~5. Bei den Zahlungen ist zu berücksichtigen, dass die Durchführung von Infrastrukturvorhaben mehrere Jahre in Anspruch nimmt, so dass dementsprechend Zahlungen über mehrere Jahre hinweg vorzusehen sind.~~

~~6. Die Kommission tätigt die Restzahlung, nachdem der vom Empfänger vorgelegte und vom Mitgliedstaat bestätigte Schlussbericht über das Vorhaben oder die Studie, der eine Aufstellung aller tatsächlich getätigten Kosten enthält, genehmigt worden ist.~~

Artikel 12
*Pflichten **der Mitgliedstaaten***

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um im Rahmen ihrer Verantwortung die Durchführung der Vorhaben, die von einem gewährten Gemeinschaftszuschuss im Rahmen dieser Verordnung profitieren, sicherzustellen.

2. Die Mitgliedstaaten führen die technische Begleitung und finanzielle Kontrolle der Vorhaben in enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bestätigen die tatsächlich angefallenen Kosten und die Konformität der für das Vorhaben oder Teilvorhaben angefallenen Aufwendungen. Die Mitgliedstaaten können die Teilnahme der Kommission an Kontrollen vor Ort verlangen.

3. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission über die entsprechend dem Absatz 2 getroffenen Maßnahmen und stellen insbesondere eine Beschreibung der Verwaltungs-, Kontroll- und Begleitsysteme zur Verfügung, die sicherstellen, dass die Vorhaben zu einem guten Abschluss gebracht werden.

Artikel 12 a
Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht und der Gemeinschaftspolitik

Die gemäß dieser Verordnung geförderten Vorhaben oder Teilvorhaben werden im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht und der Gemeinschaftspolitik insbesondere in den Bereichen Wettbewerb, Umweltschutz, Schutz der Gesundheit, nachhaltige Entwicklung, öffentliches Auftragswesen und Interoperabilität durchgeführt.

Artikel 13
Annullierung, Herabsetzung, Aussetzung und Streichung des Zuschusses

1. Nach angemessener Prüfung und nachdem die Kommission dem Empfänger und gegebenenfalls dem oder den betroffenen Mitgliedstaaten Gelegenheit gegeben hat, in einer festgelegten Frist Stellung zu nehmen,

a) annulliert die Kommission außer in ordnungsgemäß begründeten Fällen die Förderung für Vorhaben oder Teile von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach dem Termin des Beginns, der in den Bedingungen für die Bewilligung der Förderung genannt ist, angelaufen sind;

b) kann die Kommission in folgenden Fällen die Förderung für die betroffene Maßnahme aussetzen, herabsetzen oder streichen:

i) falls ein Teil oder die Gesamtheit der Förderung nicht mehr gerechtfertigt scheint;

ii) falls hinsichtlich der Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts und der Gemeinschaftspolitik eine Unregelmäßigkeit bei der Durchführung des Vorhabens oder Teilvorhabens aufgetreten ist;

iii) falls eine der Bedingungen für die Bewilligung der Förderung missachtet wurde, insbesondere falls eine wichtige Änderung, die die Natur oder die Ausführungsmodalitäten des Vorhabens betrifft, vorgenommen wurde, ohne das Einverständnis der Kommission einzuholen;

c) kann die Kommission in Anbetracht aller relevanten Faktoren die Rückzahlung der Förderung verlangen, falls zehn Jahre nach der Gewährung die Durchführung des Teils des Vorhabens, für den die Förderung erfolgte, nicht abgeschlossen ist.

2. Die Kommission zieht die gesamten oder einen Teil der bereits gezahlten Beträge ein,

a) falls dies, insbesondere nach Annullierung, Streichung oder Herabsetzung der Förderung oder nach Aufforderung zu deren Rückzahlung, notwendig ist;

b) falls Fördermittel der Gemeinschaft kumuliert wurden.

~~1. Außer in gegenüber der Kommission ordnungsgemäß begründeten Fällen werden die Mittel für Vorhaben, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach dem vorgesehenen Termin, der in der Entscheidung über die Bewilligung von Mitteln genannt ist, angelaufen sind, von der Kommission annulliert.~~

~~2. Wenn zur Durchführung eines Vorhabens ein Teil oder die Gesamtsumme der ihm zugeteilten Gemeinschaftsförderung nicht gerechtfertigt zu sein scheint, kann die Kommission eine angemessene Untersuchung der Vorgänge vornehmen und insbesondere den Mitgliedstaat oder Empfänger auffordern, seine Stellungnahme in einer festgelegten Frist mitzuteilen.~~

~~3. In Folge der Untersuchung gemäß Absatz 2 kann die Kommission die Förderung für die betroffene Maßnahme reduzieren, aussetzen oder streichen, wenn die Untersuchung zeigt, dass eine Unregelmäßigkeit vorliegt oder dass eine der an die Entscheidung zur Gewährung der Förderung geknüpften Bedingungen nicht erfüllt wurde, vor allem wenn eine wichtige Änderung, die die Natur oder die Ausführungsmodalitäten des Vorhabens betrifft, vorgenommen wurde, ohne dass das Einverständnis der Kommission eingeholt wurde.~~

~~4. Jede nicht autorisierte Kumulierung hat die Rückforderung der unrechtmäßig erhaltenen Beträge zur Folge.~~

~~5. Wenn ein Vorhaben zehn Jahre nach der Gewährung von Finanzhilfen für dieses Vorhaben nicht abgeschlossen ist, kann die Kommission unter Berücksichtigung aller rechtserheblichen Faktoren und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die Rückerstattung der gezahlten Hilfen verlangen.~~

~~6. Jeder Betrag, der irrtümlich ausgezahlt wurde, muss der Kommission zurückgezahlt werden.~~

Artikel 14
Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft

1. Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann vor Ort Kontrollen und Prüfungen in Anwendung der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates[17] durchführen.

2. Für durch die vorliegende Verordnung finanzierte Gemeinschaftsmaßnahmen ist der Begriff der Unregelmäßigkeit bezüglich Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95[18] zu verstehen als jede Verletzung einer Bestimmung des Gemeinschaftsrechts oder jede Verletzung **der für die Gewährung der Gemeinschaftszuschüsse maßgebenden Bedingungen** ~~einer vertraglichen Verpflichtung~~, die durch eine Handlung oder Unterlassung einer juristischen Person entsteht, und die dem allgemeinen Haushalt der Gemeinschaften oder den durch sie verwalteten Haushaltsmitteln Schaden durch eine unberechtigte Ausgabe zufügt oder zufügen wird.

3. Die **für die Gewährung der Gemeinschaftszuschüsse maßgebenden Bedingungen** ~~Entscheidungen, die aus der vorliegenden Verordnung folgen,~~ sehen insbesondere eine Begleitung und finanzielle Kontrolle durch die Kommission – oder jeden von ihr autorisierten Vertreter – und Revisionen durch den Rechnungshof vor, gegebenenfalls vor Ort.

4. Der betroffene Mitgliedstaat und die Kommission tauschen unverzüglich alle relevanten Informationen bezüglich der Ergebnisse der durchgeführten Kontrollen aus.

Kapitel IV
Schlussbestimmungen

Artikel 15
Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

2. Falls auf den vorliegenden Absatz verwiesen wird, finden Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates, unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 8 letztgenannter Entscheidung Anwendung.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

4. Die europäische Investitionsbank benennt einen nicht stimmberechtigten Vertreter für den Ausschuss.

---

[17] ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2
[18] ABl. L 312 vom 23.12.1995, S. 1

Artikel 16
Evaluierung

1. Die Kommission und die Mitgliedstaaten – unterstützt von den Zuschussempfängern – können eine Bewertung der Durchführungsmodalitäten der Vorhaben ~~von gemeinsamem Interesse~~ sowie der Wirkung ihrer Durchführung vornehmen, um zu beurteilen, ob die vorgesehenen Zielsetzungen, einschließlich des Umweltschutzes, erreicht worden sind.

2. Die Kommission kann den begünstigten Mitgliedstaat auffordern, eine spezifische Bewertung der Vorhaben ~~von gemeinsamem Interesse~~, die im Rahmen der vorliegenden Verordnung finanziert wurden, vorzunehmen, oder gegebenenfalls ihr die für eine Bewertung dieser Vorhaben notwendigen Informationen und die notwendige Unterstützung zu liefern.

Artikel 17
Unterrichtung und Publizität

1. Alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Aktivitäten vor. Dieser Bericht enthält eine Bewertung der durch die Gemeinschaftsmaßnahmen erreichten Ergebnisse in verschiedenen Anwendungsbereichen und unter Berücksichtigung der anfänglichen Ziele sowie ein Kapitel über den Inhalt und die Durchführung des laufenden Mehrjahresprogramms. **Der Bericht enthält ebenfalls Informationen über die Finanzierungsquellen für jedes Vorhaben.**

2. Die betroffenen Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die Zuschussempfänger achten darauf, dass den im Rahmen dieser Verordnung gewährten Mitteln eine ausreichende Publizität zuteil wird, um die Rolle der Gemeinschaft in der Umsetzung der Vorhaben ~~von gemeinsamem Interesse~~ gegenüber der Öffentlichkeit zu verdeutlichen.

Artikel 18
Haushaltsmittel

1 Der finanzielle Bezugsbetrag **zu laufenden Preisen** für die Umsetzung der Verordnung für den Haushaltszeitraum 2007-2013 beträgt ~~20 690~~ **8 168** Millionen Euro, davon ~~20 350~~ **8 013** Millionen für den Bereich Verkehr und ~~340~~ **155** Millionen für den Bereich Energie.

2 Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde bis zur Höhe **des Mehrjahresfinanzrahmens** genehmigt.

Artikel 19
Technische und verwaltungsmäßige Unterstützung

Die Gemeinschaftszuschüsse für Vorhaben nach Artikel 3 können auch Ausgaben für Maßnahmen zur Vorbereitung, Nachverfolgung, Kontrolle, Rechnungsprüfung und Bewertung erfassen, die unmittelbar zur Verwaltung der transeuropäischen Netze und Erreichung ihrer Ziele erforderlich sind, insbesondere Studien, Sitzungen, Informationsmaßnahmen und Veröffentlichungen, Ausgaben für EDV-Netze zum Austausch von Informationen sowie alle anderen Ausgaben für die verwaltungsmäßige

und technische Unterstützung, auf die die Kommission zur Verwaltung der transeuropäischen Netze zurückgreifen kann. Dies kann auch Ausgaben für die technische und administrative Unterstützung abdecken, die für den Übergang zwischen der Schaffung der transeuropäischen Netze gemäß dieser Verordnung und den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 getroffenen Maßnahmen erforderlich sind. Falls nötig können Mittel über 2013 hinaus in den Haushalt eingestellt werden, um diese Ausgaben abzudecken und die Durchführung von Maßnahmen zu ermöglichen, die bis zum 31. Dezember 2013 nicht abgeschlossen sind.

Artikel 20
Revisionsklausel

Vor Ende des Jahres 2010 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Gesamtbericht über die Erfahrungen mit den in dieser Verordnung vorgesehenen Mechanismen zur Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses vor.

Das Europäische Parlament und der Rat entscheiden nach Artikel 156 erster Unterabsatz EG-Vertrag, ob und unter welchen Bedingungen die in der Verordnung vorgesehenen Maßnahmen nach dem in Artikel **18** genannten Zeitraum aufrechterhalten oder abgeändert werden.

Artikel 21
Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95

Die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 wird wie folgt geändert:

1) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen im Bereich der transeuropäischen Telekommunikationsnetze“.

2) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1
Definition und Anwendungsbereich

Diese Verordnung legt die Bedingungen, Modalitäten und Verfahren für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der transeuropäischen Netze für Telekommunikation nach Artikel 155 Absatz 1 EG-Vertrag fest.“

3) Artikel 4 Absatz 3 wird gestrichen.

4) Artikel 5 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Der Satz des Gemeinschaftszuschusses ist in Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. … des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegt.

* ABl. L … vom …, S. …“

5) Artikel 5 a wird gestrichen.

6) In Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a wird der vierte Spiegelstrich gestrichen.

7) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10
Gewährung des Zuschusses

Nach Artikel 274 EG-Vertrag entscheidet die Kommission über die Gewährung von Zuschüssen im Rahmen dieser Verordnung auf Grund der Beurteilung der Anträge an Hand der Auswahlkriterien.“.

8) Artikel 11 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Die Kommission beschließt nach dem Verfahren des Artikels 17 Absatz 3 einen Rahmen für die Modalitäten, den Zeitplan und die Beträge für die Zahlungen von Zinszuschüssen, Beihilfen für Bürgschaftsprämien und eine Unterstützung in der Form der Beteiligung an Risikokapitalfonds im Rahmen von Investitionsfonds oder vergleichbaren Finanzierungsinstrumenten, die in erster Linie Risikokapital für Vorhaben in den transeuropäischen Netzen zur Verfügung stellen.“.

9) Artikel 14 wird gestrichen.

10) In Artikel 15 Absatz 3, erster Satz, wird der Verweis auf die Artikel 5 und 6 durch einen Verweis auf die Artikel 5 Absatz 1 und 2 und auf Artikel 6 ersetzt.

11) Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen jährlich einen Bericht über die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Tätigkeiten vor. Dieser Bericht enthält eine Bewertung der in den verschiedenen Anwendungsbereichen durch die Gemeinschaftsunterstützung erzielten Ergebnisse an Hand der zu Beginn festgelegten Ziele.“

12) Der Anhang wird gestrichen.

Artikel 22
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab 1. Januar 2007.

Für diejenigen Maßnahmen aus den Bereichen Verkehr und Energie, die am Tag der Gültigkeit dieser Verordnung im Gange sind, gilt weiterhin die Verordnung EG Nr. 2236/95 in der am 31. Dezember 2006 gültigen Fassung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
[…]	*[…]*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Domaine(s) politique(s): Promotion de la compétitivité, de la sécurité et de la soutenabilité en matière environnementale des réseaux transeuropéens.

Activité(s): Réseau Transeuropéen de Transport et d'Energie

DÉNOMINATION DE L'ACTION: SOUTIEN FINANCIER POUR DES PROJETS D'INTERET COMMUN DANS LE RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT ET D'ENERGIE

1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

~~06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport~~

060303 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport

06.01.04.04 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport — Dépenses pour la gestion administrative

~~06.03.02 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseaux transeuropéen de l'énergie~~

060304 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseaux transeuropéen de l'énergie

06.01.04.05 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de l'énergie — Dépenses pour la gestion administrative

06010431 : Agence exécutive RTE

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): millions d'euros en CE

~~29.690~~ **8.074,8** millions d'€ en crédits d'engagement.

La décision de l'autorité législative est prise sans préjudice des décisions budgétaires prises dans le cadre de la procédure annuelle.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	~~908,8~~ **838,6**	~~1781,2~~ **958,7**	~~2344~~ **1.037,8**	~~2874,5~~ **1.070,9**	~~3544,5~~ **1.250,9**	~~4240,5~~ **1.365,9**	~~4931,5~~ **1.551,9**	0,0	0,0	~~20625~~ **8.074,8**
Crédits de paiement	~~359 ,9~~ **10,0(*)**	~~982,3~~ **882,6**	~~1741,2~~ **940,2**	~~2385,6~~ **1.017,1**	~~2982,5~~ **1.137,0**	~~3621,2~~ **1.221,7**	~~4304,8~~ **1.397,7**	~~2764~~ **773,1**	~~1483,6~~ **695,3**	~~20625~~ **8.074,8**

(*) A mobiliser par transfert de la ligne '06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport', au cas où des paiements s'avèrent déjà nécessaires en 2007

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	~~6,2~~ **14,4**	~~6,8~~ **13,3**	~~8~~ **13,2**	~~10,5~~ **13,1**	~~10,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	0,0	0,0	~~65~~ **93,2**
CP	~~6,2~~ **14,4**	~~6,8~~ **13,3**	~~8~~ **13,2**	~~10,5~~ **13,1**	~~10,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	0,0	0,0	~~65~~ **93,2**

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	~~915~~ **853,0**	~~1788~~ **972,0**	~~2352~~ **1.051,0**	~~2885~~ **1.084,0**	~~3555~~ **1.264,0**	~~4252~~ **1.379,0**	~~4943~~ **1.565,0**	0,0	0,0	~~20690~~ **8.168,0**
CP	~~366,1~~ **24,4**	~~989,1~~ **895,9**	~~1749,2~~ **953,4**	~~2396,1~~ **1.030,2**	~~2993~~ **1.150,1**	~~3632,7~~ **1.234,8**	~~4316,3~~ **1.410,8**	~~2764~~ **773,1**	~~1483,6~~ **695,3**	~~20690~~ **8.168,0**

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement
(cf. points 7.2 et 7.3)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total

CE/CP	~~10,973~~ **8,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	0,0	0,0	~~76,811~~ **28,6**

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	~~926,0~~ **861,4**	~~1799,0~~ **975,4**	~~2363,0~~ **1.054,4**	~~2896,0~~ **1.087,4**	~~3566,0~~ **1.276,4**	~~4263,0~~ **1.382,4**	~~4954,0~~ **1.568,4**	0,0	0,0	~~20766,8~~ **8196,6**
CP	~~377,1~~ **32,9**	~~1000,1~~ **899,3**	~~1760,2~~ **956,8**	~~2407,1~~ **1.033,6**	~~3004,0~~ **1.153,5**	~~3643,7~~ **1.238,1**	~~4327,3~~ **1.414,2**	~~2764,6~~ **773,1**	~~1483,6~~ **695,3**	~~20766,8~~ **8196,6**

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et le cadre financière

[X] Proposition compatible avec **l'accord interinstitutionnel sur le cadre financier** l~~a Communication de la Commission concernant~~ 2007-2013 ~~du 10 février 2004 (COM (2004) 101).~~

2.5 Incidence financière sur les recettes

[X] Aucune implication financière (concerne des aspects techniques relatifs à la mise en œuvre d'une mesure).

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
DNO	CD	NON	NON	NON	N° 1A

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

Le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié par le règlement (CE) nº 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 1999 modifié par le règlement **(CE) n° 788/2004 du 21 avril 2004**, le règlement n° (CE) n° 807/2004 du 21 avril 2004, **et le règlement (CE) n° 1159/2005 du 6 juillet 2005.**

La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, **telle qu'elle a été modifiée par la décision n° 884/2004/CE, et son rectificatif (JO L 201 du 7.6.2004.**

(La décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III **et amendée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004).**

La décision n° 1229/2003/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision no 1254/96/CE

La décision 96/391/CE du Conseil du 28 mars 1996 déterminant un ensemble d'actions en vue d'établir un contexte plus favorable au développement des réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie.

La [décision .../.../CE] du Parlement européen et du Conseil établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant la décision 96/391/CE et la décision n° 1229/2003/CE

L'enveloppe financière du programme peut également couvrir les dépenses afférentes aux actions de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation, directement nécessaires à la gestion du programme et à la réalisation de ses objectifs, notamment, des études, des réunions, des actions d'information et de publication, (des dépenses liées aux réseaux informatiques visant l'échange d'informations), ainsi que toute autre dépense d'assistance administrative et technique à laquelle peut recourir la Commission pour la gestion du programme.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU TRANSEUROPÉENS DE TRANSPORT

DÉNOMINATION DE L'ACTION: SOUTIEN FINANCIER POUR DES PROJETS D'INTERET COMMUN DANS LE RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1. Enveloppe totale de l'action (partie B): millions d'euros en CE

~~20,350~~ **7.925,4** millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2. Période d'application:

2007-2013

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	**817,4** ~~889,0~~	**937,5** ~~1761,5~~	**1016,6** ~~2294,5.~~	**1.049,7** ~~2825,0~~	**1.229,7** ~~3485,0.~~	**1.344,7** ~~4182,0.~~	**1.529,7** ~~4853,0.~~	0,0	0,0	**7.925,4** ~~20290,0~~
Crédits de paiement	**10,0(*)** ~~354,0~~	**861,4** 968,5	**919,0** ~~1712,5~~	**995,9**~~2~~ ~~345,0~~	**1.115,8** ~~2930,0.~~	**1.200,5** ~~3565,0.~~	**1.376,2** ~~4240,0.~~	**758,1** ~~2715,0~~	**688,4** ~~1460,0~~	**7.925,4** ~~20290,0.~~

(*) A mobiliser par transfert de la ligne '06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport', au cas où des paiements s'avèrent déjà nécessaires en 2007

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total

CE	**13,617** ~~6,0~~	**12,469** ~~6,5~~	**12,397** ~~7,5~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	-	-	**87,6** ~~60,0~~
CP	**13,617** ~~6,0~~	**12,469** ~~6,5~~	**12,397** ~~7,5~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	-	-	**87,6** ~~60,0~~

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	**831,0** ~~895~~	**950,0** ~~1768~~	**1.029,0** ~~.2302~~	**1.062,0** ~~2835~~	**1.242,0** ~~3495~~	**1.357,0** ~~4192~~	**1.542,0** ~~4863~~	0,0	0,0	**8.013,0** ~~20350~~
CP	**23,6** ~~360~~	**873,9** ~~975~~	**931,4** ~~1720~~	**1.008,2** ~~2355~~	**1.128,1** ~~2940~~	**1.212,8** ~~3575~~	**1.388,5** ~~4250~~	**758,1** ~~2715~~	**688,4** ~~1460~~	**8.013,0** ~~20350~~

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement
(cf. points 7.2 et 7.3)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	**7,922** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~			**24,95** ~~72,8~~

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	**838,9** ~~905,4~~	**952,8** ~~1778,4~~	**1.031,8** ~~2312,4.~~	**1.064,8** ~~2845,4.~~	**1.244,8** ~~3505,4.~~	**1.359,8** ~~4202,4.~~	**1.544,8** ~~4873,4.~~	0,0	0,0	**8.038,0** ~~20422,8~~
CP3	**31,5** ~~370,4~~	**876,8** ~~985,4~~	**934,3** ~~1730,4~~	**1.011,0** ~~2365,4.~~	**1.130,9** ~~2950,4.~~	**1.215,6** ~~3585,4~~	**1.391,3** ~~4260,4.~~	**758,1** ~~2715,0~~	**688,4** ~~1460,0~~	**8.038,0** ~~20422,8.~~

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire[19]

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du marché intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (décision n° **1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996, telle qu'elle a été modifiée par la décision n°** 884/2004/CE du 29 avril 2004 **et son rectificatif (JO L 201 du 7.6.2004)**

5.1.1. Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre blanc sur la politique commune des transports[20] avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les États au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des États, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deça des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux États membres au sein de l'Union, le trafic entre États membres va quasiment doubler d'ici 2020[21] sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des États et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril **2004.** ~~dernier~~.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Il**s** offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les États membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des

---

19 Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

20 COM(2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

21 Trafic total : +70% du trafic fret pour EU-15 et +100% pour EUR-10.

transports, **notamment en stimulant la combinaison optimale de l'investissement dans des infrastructures nouvelles ou aménagées avec l'utilisation efficace de l'infrastructure existante et en donnant une attention spécifique aux modes « soutenables », ce qui devrait permettre,** ~~en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières22~~ **en particulier, d'éliminer des goulets d'étranglement, d'encourager des solutions de transport multi-modal et de mieux relier les régions périphériques aux régions centrales de l'Union.** ~~et ils~~ **Les financements** communautaires pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé.

Malgré ~~**tous**~~ ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit **4 425** ~~4.170~~ M€ destinés au transport **(y compris 255 M€ pour des projets dans les nouveaux États membres)** - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente **une moyenne d'environs** ~~à peine~~ 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes ~~de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe~~ **estimées conjointement par les États membres et la Commission**

Les besoins financiers des 30 projets prioritaires, **approuvés par le Parlement européen et le Conseil dans le cadre** ~~au sens de l'annexe III~~ **de la décision sur les orientations communautaires** relatives au~~x~~ réseau~~x~~ transeuropéen~~s~~ de transport**,** ~~identifiés par le Conseil et le Parlement~~ représentent à eux seuls 225 milliards d'€ dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'€.

D'une façon générale, les objectifs poursuivis **sont**~~ont pour but~~ **:**

- d'améliorer l'écoulement du trafic au bénéfice des usagers et des entreprises ;

- d'accélérer la réalisation par les États membres des projets d'intérêt commun **du réseau transeuropéen de transport**, et en particulier des **sections** ~~projets~~ transfrontalière~~s~~ **des projets prioritaires** ~~du réseau transeuropéen de transport, afin qu'au moins 75% des projets prioritaires aient été complétés en 2013, y compris pour ce qui est des sections internationales~~ **;**

- de surmonter les obstacles financiers pouvant se poser dans la phase de mise en œuvre de ces projets et d'assurer de meilleurs montages financiers des projets, en minimisant le recours aux fonds publics, grâce à la souplesse des modalités d'intervention ;

- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;

- de contribuer, grâce à ~~Pour l'Union dans son ensemble~~ l'achèvement de ces projets, **à une réduction significative** ~~permettra de réduire~~ **des** émissions de CO_2**. Selon une étude réalisée**

---

22 Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

à la demande de la Commission en 2003 et 2004[23], l'achèvement de ces projets devrait permettre de réduire les émissions de CO_2 de 4% **;** ~~, ainsi que~~ la pollution atmosphérique, en particulier dans les zones sensibles de montagne, **devrait également être diminuée de façon significative.** La congestion routière devrait être réduite, quant à elle, de 14%; ~~et ils feront gagner des~~ **les** gains de temps **en résultant pour** ~~dans~~ les transports entre régions **ont été estimées dans cette même étude à l'équivalent de** ~~valant~~ 8 milliards € par an. ~~Ils contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement sur certains axes internationaux.~~ **Des études plus récentes confirment, malgré certaines évolutions relatives aux hypothèses sur lesquelles se basent les estimations (concernant les taux de croissance économique et de trafic en particulier) des réductions significatives des émissions et de la pollution atmosphérique causées par le transport – notamment grâce à une nouvelle impulsion qui sera donnée à la mise en œuvre de technologies innovantes (y compris les systèmes de transport intelligents dans le domaine du RTE-T).** ~~Par ailleurs, en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents.~~

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

Voir les conclusions de l'évaluation des incidences élargie : SEC(2003) 1369

Cette évaluation arrive à la conclusion que la nécessité d'une action conjointement avec le support pour les procédures d'autorisation et l'accélération des investissements demandent une coordination accrue du côté de la Commission, ainsi que de l'action du côté de la demande.

La création d'un contexte plus favorable pour l'investissement dans les réseaux d'énergie est une pierre angulaire essentielle puisque la construction de nouveaux projets de lignes de transmission exige l'attention non seulement de tous les participants de marchés de l'énergie mais également des autorités gouvernementales et locales. Dans ce contexte, la Commission européenne promouvra la coopération entre les États membres en vue d'améliorer des procédures d'autorisation pour les projets sur les réseaux transeuropéens d'énergie et va soutenir des projets techniques de coopération entre les opérateurs responsables de la gestion, contrôle des réseaux transeuropéens d'énergie. Comme première priorité la sélection des projets vraiment importants à partir d'une grande liste de projets éligibles doit être adressée. Ces projets doivent répondre aux deux critères suivants : ils sont des interconnexions transfrontalières ou ils ont un impact significatif sur la capacité de transmission transfrontalière. Pour cet objectif il est nécessaire d'établir un instrument approprié, par exemple un forum, pour la décision d'attribuer aux différents projets prioritaires le niveau le plus élevé de la priorité, par une déclaration d'intérêt européen. Il est souligné que cette déclaration est la conséquence de définir des axes prioritaires au niveau le plus élevé (annexe 1 de la décision) dans les orientations récemment adoptées et la liste étendue de projets à un niveau inférieur (annexe 3 de la décision).

[23] Étude entitulée "Scenarios, Traffic Forecasts and Analysis of Corridors on the Trans-European network" (TEN-STAC), réalisée à la demande de la Commission.

Pour établir un contexte plus favorable il est également essentiel d'assurer que le règlement se développera d'une manière harmonisée et cohérente de sorte qu'il n'introduira pas des distorsions du marché au niveau national. Ces risques peuvent être évités si le dialogue et la coopération de haut niveau entre les régulateurs sont établis. La coordination entre les régulateurs et TSOs est cruciale d'améliorer la cohérence du marché. La coordination appropriée employée par la nécessité de la Commission pour être dynamique et le problème orienté et non statique et formel. La compétence de tous les secteurs impliqués doit devenir entendue et les experts correspondants invité. La participation à la fois des États membres concernés et de la Commission, chacune dans sa propre série de compétence, est indispensable pour réaliser les projets transfrontaliers de projets prioritaires particulièrement. En particulier, la Commission peut désigner un coordinateur pour un axe prioritaire donné ou pour un projet prioritaire individuel.

La troisième composante dans l'effort pour progresser dans la réalisation de l'infrastructure exigée est donnée par à l'échelle européenne la planification coordonnée qui établira les outils pour développer des études et des simulations couvrant le réseau européen entier. L'action a deux phases, consultations et exécutions. L'échange des résultats et de la compétence au cours de la consultation avec les États membres, y compris les parties concernées clés, constitue un aspect important dans la première phase. L'objectif est de se mettre d'accord sur un plan détaillé pour la construction de réseau ainsi que l'investissement correspondant. La deuxième, c'est-à-dire phase d'exécution peut être décrite par un système de predictor-corrector, où le rapport du TSOs annuellement sur leur stratégie d'investissement et les autorités de régulation donnent le feedback concernant la production existante et prévue, la transmission et la répartition. Ce feedback peut incorporer des mesures visant à corriger la ligne de conduite quand les obstacles ou les retards se produisent.

De cette façon les caractéristiques positives se fondant sur la viabilité économique du secteur de l'énergie et la force des marchés libéralisés sont intégrées. L'option de coordination minimale n'a pas été trouvée appropriée pour maîtriser les défis.

À plusieurs occasions les insuffisances possibles de poursuivre simplement la politique actuelle TEN-E, c'est-à-dire l'option de coordination équilibrée, ont été élucidées. L'on a pourrait faire valoir que l'option proposée de la coordination accrue est fondamentalement l'adaptation appropriée de la politique actuelle TEN-E. Nous pouvons approuver cette vue comme évolution peut-être naturelle.

Pour ce qui concerne l'option d'approche réglementaire européenne, on peut résumer les arguments en disant que le moment n'est pas encore venu pour les mesures réglementaires vraiment radicales. Il y a beaucoup d'inquiétudes exprimées en ce qui concerne les conséquences pour l'industrie, l'emploi et la société en général. Encore il est fait valoir que certaines mesures appropriées sont incorporées dans TEN-E les actions politiques futures.

En bref, l'option appelée la 'coordination accrue' vise à incorporer les éléments forts à la fois de la force du marché et de la surveillance réglementaire dans la politique future TEN-E. Cela 'a augmenté la coordination et implique deux nouveaux instruments, à savoir la déclaration de l'intérêt européen pour la sélection des projets importants et le coordinateur désigné de commission pour un axe donné ou du projet pour finaliser la nouvelle infrastructure. Cette nouvelle politique devrait être mise en application en

développant des actions dynamiques conjointement avec les dispositions variables à titre indicatif et la coordination, adaptées aux défis et aux besoins spécifiques et très différents.

La troisième composante dans la stratégie visant la réalisation de l'infrastructure exigée est donnée par la planification consolidée européenne avec les phases de consultation et d'exécution respectivement.

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

Administrations nationales et régionales de transport, sociétés et consortia réalisateurs des projets, instituts et fondations techniques, groupes économiques d'intérêt européen, usagers des infrastructures de transport. Selon le nouveau Règlement, les demandes de concours sont présentées à la Commission par le ou les Etats membres directement concernés.

Choix des modalités d'intervention

~~Comme déjà indiqué, la~~**La** Commission considère que le soutien maximal aux projets du réseau transeuropéen appartenant à la catégorie des projets ~~ferroviaires~~ transfrontaliers, **notamment ceux situés sur les projets prioritaires,** ~~devant franchir des barrières naturelles ou bien les projets visant à l'élimination de goulets d'étranglement~~ devrait être augmenté dans une fourchette allant jusqu'à **30**~~50~~ % du coût total afin de déclencher un effet multiplicateur et notamment d'attirer des investisseurs privés.

La modalité d'intervention pour les projets spécifiques dépend en premier lieu de la situation et du degré de maturité de chaque projet.

Les études de faisabilité sont appropriées pour garantir que les projets sont bien définis depuis leur conception jusqu'à leur lancement.

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire **des** bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt **et au capital à risque,** sont retenus de façon à s'assurer que le type de financement retenu est le plus approprié pour le développement du projet considéré. Ceci est valable également pour les subventions dans les cas où elles permettent par le biais de l'additionnalité, l'accélération des projets, rendue impossible jusqu'alors par manque de fonds et par l'insuffisance de rentabilité financière pour des projets économiquement viables. **Dans le but d'élargir le choix des instruments d'intervention, l~~L~~a** mise en œuvre d'un **instrument de garantie** ~~fonds de garantie~~ **permettra** ~~également~~ de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type **partenariat public-privé**~~PPP~~**. Cet instrument sera conçu en coopération avec la BEI et devra être approvisionné par le budget RTE et la BEI à parts égales jusqu'à un maximum de 500 millions € chacun.**

Des informations précises sont fournies par le **demandeur de l'aide (et bénéficiaire éventuel, à savoir uns ou des** États membres**, des organisations internationales, des entreprises communes au sens de l'articles 171 du traité CE, des organismes**

publics, privés ou publics/privés ~~ou promoteurs selon les indications citées~~ **à travers ~~dans~~ les** formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des **travaux** ~~projets~~ éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. **Dans ce cadre, chaque demandeur doit** ~~Le plan de financement est aussi~~ élaborer ~~é~~ **un plan de financement,** ~~par les Etats Membres ou promoteurs~~ en utilisant le tableau "Ventilation des coûts et plan de financement". ~~qui se trouve dans le formulaire de demande de soutien financier.~~ Ils doivent aussi déclarer avoir vérifié la possibilité d'utilisation d'autres sources de financement, notamment privées.

Seuls des projets identifies comme projet d'intérêt commun dans ~~l~~les orientations **communautaires pour le développement du** RTE-**T (décision n° 1692/96/CE, modifiée par la décision n° 884/2004) sont éligibles. De plus, selon ces orientations, une priorité appropriée doit être donnée aux 30 projets prioritaires établis dans l'annexe III de ces dernières.** ~~comprennent une série de projets d'intérêt commun et parmi ces projets on dénombre 30 projets prioritaires qui bénéficieront en priorité du financement à travers le budget RTE-T (entre 65 et 85% du total).~~

~~La sélection des projets bénéficiant d'un cofinancement RTE-T se fera sur la base des informations envoyées par les Etats membres, une première appréciation de ces informations permet d'estimer qu'un certain nombre de ces projets répondent aux objectifs liés aux réseaux transeuropéens Transport.~~**La sélection des projets qui pourront bénéficier d'un concours financier communautaire se fait sur base de leur degré de contribution aux objectifs et priorités établis dans les orientations communautaires pour le développement du RTE-T ainsi que dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».**

Dans ce contexte, une attention particulière est portée à : des projets prioritaires ainsi qu'aux tronçons transfrontaliers de ces projets, des projets contribuant à la continuité du réseau et l'optimisation de sa capacité, des projets contribuant à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le réseau, favorisant la sécurité et la sûreté des usagers et assurant l'interopérabilité ainsi qu'aux projets liés au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et des systèmes de gestion de trafic aérien, fluvial et côtier qui garantissent l'interopérabilité.

~~Selon le règlement RTE actuel, les demandes de concours financier sont présentées à la Commission par les Etats membres ou les promoteurs. Celles-ci font alors l'objet d'un examen approfondi afin de vérifier la conformité de la dotation de chaque projet, y compris les projets transfrontaliers. A cet égard, il est tenu compte, en accord avec le règlement, des points suivants :~~

~~a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;~~

~~b) Viabilité économique/financière potentielle ;~~

~~c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;~~

~~d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publics/privés";~~

~~e) Effets socio-économiques directs et indirects, notamment sur l'emploi ;~~

~~f) Impact sur l'environnement ;~~

~~g) garantie du respect du droit communautaire ;~~

~~h) calendrier d'exécution et information sur l'enveloppe financière et la participation prévue d'entités publiques ou autres ;~~

~~i) bénéfices retirés par les autres Etats membres.~~

5.3. Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par la Commission uniquement avec du personnel statutaire ou externe – la possibilté d'avoir recours à une agence exécutive est cependant prise en compte dans la proposition de Règlement.

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1. Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

6.1.1. Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Programme RTE pluriannuel	~~760,75~~ **694,8**	~~1502,8~~ **796,9**	~~1956,7~~ **864,1**	~~2409,75~~ **892,3**	~~2970,75~~ **1.045,3**	~~3563,2~~ **1.143,0**	~~4133,55~~ **1.300,3**	0	0	~~17297,5~~ **6.736,6**
Autres projets d'intérêt commun	~~134,25~~ **122,6**	~~265,2~~ **140,6**	~~345,3~~ **152,5**	~~425,25~~ **157,5**	~~524,25~~ **184,5**	~~628,8~~ **201,7**	~~729,45~~ **229,5**	0	0	~~3052,5~~ **1.188,8**
Total	~~895~~ **817,4**	~~1768~~ **937,5**	~~2302~~ **1.016,6**	~~2835~~ **1.049,7**	~~3495~~ **1.229,7**	~~4192~~ **1.344,7**	~~4863~~ **1.529,7**	0	0	~~20350~~ **7.925,4**

6.1.2. Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)en M€

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							

b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	**3,5** ~~4,5~~	**2,3** ~~5,0~~	**2,3** ~~6,0~~	**2,3** ~~8,5~~	**2,3** ~~8,5~~	**4,6** ~~17~~	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
d) Agence RTE-T	**8,617**	**8,669**	**8,597**	**8,489**	**8,489**	**16,978**	
Sous-total 2	**12,617** ~~5,0~~	**11,469** ~~5,5~~	**11,397** ~~6,5~~	**11,289** ~~9,0~~	**11,289** ~~9,0~~	**22,578** ~~18,0~~	
TOTAL	**13,617** ~~6,0~~	**12,469** ~~6,5~~	**12,397** ~~7,5~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**24,578** ~~20,0~~	

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)[24]

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers …)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1…n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1…n)
	1	2	3	4=(2X3)

[24] Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières Travaux	40 160	**5,57** **48,14**	**223** **7702,4**
COÛT TOTAL		200		**7.925,4**

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts à l'intérieure de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle.

~~L'allocation de postes dépendra d'une part de l'organisation interne de la prochaine Commission et d'autre part d'une éventuelle réallocation de postes entre services suite aux nouvelles perspectives financières.~~

Situation actuelle **(jusqu'à fin 2007)** Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A B C	~~27~~ ~~11~~ ~~20~~		~~27~~ ~~11~~ ~~20~~	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
Autres ressources humaines					
Total		~~58~~		~~58~~ **70**	

Situation future Types d'emplois Variation par rapport à la situation actuelle		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A B C	~~37 (+ 10)~~ ~~29 (+ 18)~~ ~~27 (+ 7)~~		~~37 (+ 10)~~ ~~29 (+ 18)~~ ~~27 (+ 7)~~	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
Autres ressources humaines					
Total		~~93 (+ 35)~~		~~93 (+ 35)~~ **26 (*)**	

(*)70 personnes en 2007 puis diminution progressive à 26 personnes une fois l'agence RTE-T totalement opérationnelle.

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

~~Type de ressources humaines~~	~~Montants en euros~~	~~Mode de calcul *~~
~~Fonctionnaires~~ ~~Agents temporaires~~	~~10.044.000~~	~~108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an~~
~~Autres ressources humaines~~ ~~(indiquer la ligne budgétaire)~~		
~~Total~~	~~10.044.000~~	

Type de ressources humaines en 2007 (70 pers)	**Montants en euros**	**Mode de calcul ***

Fonctionnaires **Agents temporaires**	**7.560.000**	**108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an**
Autres ressources humaines **(indiquer la ligne budgétaire)**		
Total	**7.560.000**	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

Type de ressources humaines a partir de 2007 (26 pers)	**Montants en euros**	**Mode de calcul ***
Fonctionnaires **Agents temporaires**	**2.808.000**	**108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an**
Autres ressources humaines **(indiquer la ligne budgétaire)**		
Total	**2.808.000**	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

~~Ligne budgétaire (n° et intitulé)~~	~~Montants en euros~~	~~Mode de calcul~~
~~Enveloppe globale (Titre A7)~~ ~~A0701 – Missions~~ ~~A07030 – Réunions~~ ~~A07031 – Comités obligatoires (1)~~ ~~A07032 – Comités non obligatoires (1)~~ ~~A07040 – Conférences~~ ~~A0705 – Études et consultations~~ ~~Autres dépenses (indiquer lesquelles)~~	~~200.000~~ ~~162.000~~	~~200 missions par an et 1.000 € par mission~~ ~~4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE-T par an à 27 et 1.500 € par personne~~
~~Systèmes d'information (A-5001/A-4300)~~		
~~Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)~~		

~~Total~~	~~362.000~~	

~~Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.~~

~~(1) Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.~~

~~I. Total annuel (7.2 + 7.3)~~	~~10.406.000 euros~~
~~II. Durée de l'action~~	~~7 années~~
~~III. Coût total de l'action (I x II)~~	~~72.842.000 euros~~

En 2007

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants en euros	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Études et consultations Autres dépenses (indiquer lesquelles)	 200.000 162.000	 200 missions par an et 1.000 € par mission 4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE-T par an à 27 et 1.500 € par personne
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)		
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	362.000	

A partir de 2007

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants en euros	Mode de calcul

Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Études et consultations Autres dépenses (indiquer lesquelles)	30.000	30 missions par an et 1.000 € par mission
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)		
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	30.000	

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

(1) Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (en 2007) (7.2 + 7.3)	7.922.000 euros
II.	Durée de l'action	1 an
III.	Coût total de l'action (I x II)	7.922.000 euros

I.	Total annuel (a partir de 2007) (7.2 + 7.3)	2.838.000 euros
II.	Durée de l'action	6 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	17.028.000 euros

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Système de suivi

Le règlement prévoit la nécessité d'un suivi et l'évaluation de chaque action. Il est ainsi prévu que les décisions de la Commission incluent, le cas échéant, des indicateurs physiques établis en accord avec les États membres.

D'autre part, selon les termes des décisions standard de la Commission, les bénéficiaires doivent fournir annuellement des informations sur le déroulement des actions (Project Status Report) qui alimentent les analyses permettant l'évaluation conjointe avec les États membres sur les modalités de réalisation des projets.

Les études, pour lesquelles des indicateurs ne peuvent pas être élaborés, seront évaluées conjointement avec les États membres, en fonction des objectifs poursuivis.

8.2. Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

L'impact et les résultats vis-à-vis les objectifs spécifiques seront évalués autant que possible selon les effets dérivés :

- augmentation des capacités et de l'efficacité des infrastructures RTE-T;

- sécurité des transports (passagers, cargos dangereux etc.) et réduction du nombre d'accidents ;

- évolution d'indicateurs socio-économiques par rapport aux prévisions ex-ante;

- réduction de la congestion;

- réduction de pollution ;

- évaluation qualitative chez les utilisateurs des réseaux ;

- bénéfices retirés par d'autres États membres;

- avantages économiques engendrés par l'intervention communautaire (y compris justification des choix d'instruments financiers, en l'occurrence bonifications d'intérêt, subventions directes, primes de garantie, etc.).

Ces indicateurs seront chiffrés selon les types d'action évalués et après discussion avec les États membres.

Évaluation ponctuelle: pour un nombre limité d'actions, il est possible de lancer des évaluations de projets ou d'un ensemble de projets.

Par ailleurs, une évaluation à mi-parcours sera réalisée avant fin 2010 pour adapter le programme si nécessaire. Une évaluation générale des résultats de l'activité RTE-Énergie sera réalisée à la fin du programme.

Cette évaluation visera à mesurer les résultats des actions financées dans le cadre des RTE-transport et à voir dans quelle mesure ces actions ont contribué par leur impact à atteindre ou à s'approcher des objectifs politiques de l'Union. Elle permettra également l'adaptation future des orientations RTE-transport.

9. MESURES ANTI-FRAUDE

Les dispositions anti-fraude sont établies par le règlement modifié qui prévoit des dispositions renforcées par rapport au règlement en vigueur et définit que les États membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires pour vérifier l'exécution des projets, prévenir et sanctionner les irrégularités et récupérer les fonds perdus suite à une irrégularité.

1. Afin de garantir l'opportunité, la légalité et la régularité des dépenses couvertes dans le cadre des projets financés au titre du présent règlement, les États membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires pour:

– vérifier régulièrement que les projets et les études bénéficiant d'un soutien financier communautaire ont été exécutés correctement ;

– prévenir et sanctionner les irrégularités, récupérer les fonds perdus à la suite d'une irrégularité, y compris les intérêts y afférents.

2. L' État membre effectue les contrôles nécessaires y inclus les contrôles sur place afin de vérifier et certifier la régularité et l'exactitude des demandes de paiements établies. L' État membre peut demander la participation de la Commission lors des contrôles sur place.

L'Office de Lutte Anti-Fraude de la Commission (OLAF) peut également procéder à des contrôles et vérifications sur place en application du règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil.

Pour les actions communautaires financées par le présent règlement, la notion d'irrégularité visée à l'article 1, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 s'entend comme toute violation d'une disposition du droit communautaire ou toute méconnaissance d'une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission par une entité juridique qui a ou aurait pour effet de porter préjudice au budget général de l'Union européenne ou à des budgets gérés par celles-ci par une dépense indue.

Les décisions prises au titre du présent règlement prévoient notamment un suivi et un contrôle financier de la Commission (ou tout représentant autorisé par elle) et des audits de la Cour des comptes, le cas échéant sur place.

L' État membre concerné et la Commission se transmettent immédiatement toutes les informations appropriées concernant les résultats des contrôles effectués.

3. L' État membre est responsable du remboursement des sommes indûment payées.

Plus spécifiquement, la Commission a mis en place une série de mesures, destinées à réduire le risque de fraude, parmi lesquelles on peut citer :

– la mise en place de procédures financières et contractuelles dérivées des dispositions du règlement financier et de ses modalités d'application ; ces procédures permettent d'assurer une application homogène des règles ;

– la vérification de la réalité de la prestation sur la base de rapports techniques détaillés ainsi que la vérification systématique des décomptes financiers avant

paiement en tenant compte des obligations contractuelles ainsi que des principes d'économie et de bonne gestion financière ;

– la réalisation d'audits financiers sur place, soit selon un programme basé sur l'analyse de risques, soit en cas de doute sur un contractant ;

– la revue de l'adéquation du système de contrôle interne par la capacité d'audit interne, sur base d'une analyse des risques.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU TRANSEUROPÉENS D'ÉNERGIE

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1. Enveloppe totale de l'action (partie B): ~~340~~ **149,4** Mio € en CE

2.2. Période d'application: 2007-2013

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

a) Echéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Mio € (à la 3ème décimale)

	Année 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	~~19,8~~ **21,2**	~~19,7~~ **21,2**	~~49,5~~ **21,2**	~~49,5~~ **21,2**	~~59,5~~ **21,2**	~~58,5~~ **21,2**	~~78,5~~ **22,2**	0,0	0,0	~~335~~ **149,4**
Crédits de paiement	~~5,9~~ **0,0**	~~13,8~~ **21,2**	~~28,7~~ **21,2**	~~40,6~~ **21,2**	~~52,5~~ **21,2**	~~56,2~~ **21,2**	~~64,8~~ **21,5**	~~49,0~~ **15,0**	~~23,6~~ **6,9**	~~355,0~~ **149,4**

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

CE	~~0,2~~ **0,8**	~~0,3~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	-	-	~~5,0~~ **5,6**
CP	~~0,2~~ **0,8**	~~0,3~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	-	-	~~5~~ **5,6**

Sous-total a+b										
CE	~~20~~ **22,0**	~~20~~ **22,0**	~~50~~ **22,0**	~~50~~ **22,0**	~~60~~ **22,0**	~~60~~ **22,0**	~~80~~ **23,0**			~~340,0~~ **155,0**

CP	~~6,1~~ **0,8**	~~14,1~~ **22,0**	~~29,2~~ **22,0**	~~41,1~~ **22,0**	~~53,0~~ **22,0**	~~57,7~~ **22,0**	~~66,3~~ **22,3**	~~49,0~~ **15,0**	~~23,6~~ **6,9**	~~340,0~~ **155,0**

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement (cf. points 7.2 et 7.3)

CE/CP	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~			**3,7** ~~4,011~~

TOTAL a+b+c										
CE	**22,5** ~~20,6~~	**22,5** ~~20,6~~	**22,5** ~~50,6~~	**22,5** ~~50,6~~	**22,5** ~~60,6~~	**22,5** ~~60,6~~	**23,5** ~~80,6~~			**158,7** ~~344,0~~
CP	**1,3** ~~6,7~~	**22,5** ~~14,7~~	**22,5** ~~29,7~~	**22,5** ~~41,6~~	**22,5** ~~53,6~~	**22,5** ~~58,3~~	**22,8** ~~66,9~~	**15,0** ~~49,0~~	**6,9** ~~23,6~~	**158,7** ~~344,0~~

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1. Objectifs poursuivis

La Communauté favorise l'interconnexion, l'interopérabilité et le développement des réseaux transeuropéens d'énergie, ainsi que l'accès à ces réseaux, en conformité avec le droit communautaire en vigueur, dans le but de:

a) favoriser la réalisation effective du marché intérieur en général et du marché intérieur de l'énergie en particulier, tout en encourageant la production, la distribution et l'utilisation rationnelles de ressources énergétiques ainsi que la valorisation et la connexion des ressources renouvelables, en vue de réduire le coût de l'énergie pour les consommateurs et de contribuer à la diversification des sources d'énergie;

b) faciliter le développement et le désenclavement des régions moins favorisées et insulaires de la Communauté et contribuer ainsi au renforcement de la cohésion économique et sociale;

c) renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique, y compris par le renforcement des relations, dans le secteur de l'énergie, avec les pays tiers dans leur intérêt mutuel, notamment

dans le cadre du traité sur la Charte de l'énergie ainsi que des accords de coopération conclus par la Communauté.

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

– l'intégration du marché intérieur de l'énergie, et notamment les sections transfrontalières,

– la sécurité d'approvisionnement énergétique, et notamment les interconnexions avec les pays tiers,

– la connexion des sources d'énergie renouvelables, et/ou

– la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux interconnectés.

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

See the conclusions of the Extended Impact Assessment : SEC(2003) 1369

This assessment comes to the conclusion that the need for action in conjunction with matched support for authorisation procedures and accelerating investments call for increased co-ordination from side of the Commission, as well as action on the demand side.

The creation of a more favourable context for investment in energy networks is an essential cornerstone as the construction of new transmission projects requires attention of not only all energy markets participants but also of governmental and local authorities. In this context, the European Commission will promote cooperation between Member States with a view to enhancing authorisation procedures for projects on Trans-European energy networks and will promote technical cooperation projects between the operators responsible for the management, monitoring and control of the Trans-European energy networks. As a first priority the selection of truly important projects from a large list of eligible projects needs to be addressed. These projects have to satisfy the following two criteria: they are cross-border interconnections or they have significant impact on cross-border transmission capacity. For this objective there is a need to set up an appropriate instrument, e.g. a forum, for the decision to attribute to individual priority projects the highest level of priority, through a Declaration of European Interest. It is emphasised that this declaration is the consequence of defining priority axes on the highest level (Annex 1 of decision) in the recently adopted guidelines and the extensive list of projects on a lower level (Annex 3 of decision).

For establishing a more favourable context it is also essential to ensure that regulation will develop in a harmonised and consistent way so that it will not introduce market distortions at national level. These risks can be avoided if high-level dialogue and co-operation between regulators are established. Co-ordination between regulators and TSOs are crucial to enhance the coherence of the market. The appropriate co-ordination employed by the Commission need to be dynamic and problem oriented and not static and formal. Expertise from all sectors involved needs to get heard and the corresponding experts invited. Involvement of both the Member States concerned and the Commission, each within its own range of competence, is indispensable for carrying out the priority projects especially cross-border projects. In particular, the Commission may designate a Coordinator for a given priority axis or for an individual priority project.

The third component in the endeavour for progressing in the completion of needed infrastructure is given by the co-ordinated European-wide planning which will establish the tools for developing studies and simulations covering the entire European network. The action has two phases, consultation and execution. The exchange of findings and expertise in the process of consultation with Member States, including key stakeholders, constitutes an important aspect in the first phase. The objective is to agree on a detailed plan for network construction together with the corresponding investment. The second, i.e. execution phase can be described by a predictor-corrector scheme, where the TSO's report annually on their investment strategy and the regulatory authorities give feedback concerning existing and planned generation, transmission and distribution. This feedback can incorporate measures for correcting the course of action when obstacles or delays occur.

In this fashion the positive features building on the economic viability of the energy sector and the strength of the liberalised markets are integrated. The minimum co-ordination option was otherwise not found appropriate for mastering the challenges.

At several occasions the possible insufficiencies of simply continuing the current TEN-E policy, i.e. the balanced co-ordination option, have been elucidated. One might argue that the proposed option of increased co-ordination is basically the relevant adaptation of the current TEN-E policy. We can agree to this view as a possibly natural evolution.

Concerning the European Regulatory Approach option, one can summarise the arguments by saying that the time is not yet ripe for really drastic regulatory measures. There are many concerns expressed with regard to the consequences for industry, employment and society in general. Again it is argued that certain appropriate measures are incorporated in the future TEN-E policy actions.

Put briefly, the option called 'increased co-ordination' aims at incorporating strong elements of both the market strength and the regulatory supervision in the future TEN-E policy. This 'increased co-ordination' entails two new instruments, namely the Declaration of European Interest for the selection of important projects and the Commission-designated co-ordinator for a given axis or project for finalising new infrastructure. This new policy should be put into effect by developing dynamic actions in conjunction with variable arrangements for guidance and co-ordination, tailored to specific and quite different challenges and needs.

The third component in the strategy aiming at the completion of needed infrastructure is given by the European consolidated planning with consultation and execution phases respectively.

5.1.3. Dispositions prises à la suite de l'évaluation ex post

L'évaluation intérimaire du programme en cours a confirmé l'utilité du programme RTE Énergie en concluant que la Communauté doit financer les actions préparatoires ainsi que les investissements des travaux pour les projets prioritaires.

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

– la/les population(s) visée(s) (spécifier les bénéficiaires en termes quantitatifs si possible)

Toute l'Union européenne

– les objectifs spécifiques fixés pour la période de programmation (en termes mesurables)

Mobiliser 20 milliards d'investissements privés dans l'union européenne pour la réalisation des projets prioritaires dans les réseaux transeuropéens de l'énergie.

– les mesures concrètes à prendre pour la mise en œuvre de l'action

Programme pluriannuel et annuel

– les réalisations immédiates

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

– les effets/l'impact attendu(s) sur la réalisation de l'objectif général

Cofinancement des études et autres actions préparatoires des projets jusqu'à 50% du coût éligible

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

Jusqu'à 20% du coût éligible pour les projets prioritaire
Jusqu'à 10% du coût éligible pour les autres projets d'intérêt commun

Participation à des instruments financiers

– des bonifications d'intérêt sur les prêts accordés par la Banque européenne d'investissement ou d'autres organismes financiers publics ou privés ;

– des subventions aux primes de garanties et

– d'une aide sous forme de participation aux fonds de garantie d'investissement ou des dispositifs financiers comparables.

5.3. Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par les services de la Commission avec du personnel statutaire ou externe

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1. Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

6.1.1. Intervention financière ~~155~~ 149,4 CE en Mio € (à la 3ème décimale)

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Action 1	**21,2** ~~19,8~~	**21,2** ~~19,7~~	**21,2** ~~49,5~~	**21,2** ~~49,5~~	**21,2** ~~59,5~~	**21,2** ~~58,5~~	**22,2** ~~78,5~~	**149,4** ~~335~~

Action 2								
Etc.								
TOTAL	**21,2** ~~19,8~~	**21,2** ~~19,7~~	**21,2** ~~49,5~~	**21,2** ~~49,5~~	**21,2** ~~59,5~~	**21,2** ~~58,5~~	**22,2** ~~78,5~~	**149,4** ~~335~~

6.1.2. Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):	~~0.2~~	~~0.3~~	~~0.5~~	~~0.5~~	~~0.5~~	~~1.5~~	~~1.5~~	~~5~~
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)								
b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:								
Sous-total 1	~~0.2~~	~~0.3~~	~~0.5~~	~~0.5~~	~~0.5~~	~~1.5~~	~~1.5~~	~~5~~
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**5 ,6**
b) Réunion d'experts								

c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	**0,8** ~~0.2~~	**0,8** ~~0.3~~	**0,8** ~~0.5~~	**0,8** ~~0.5~~	**0,8** ~~0.5~~	**0,8** ~~1.5~~	**0,8** ~~1.5~~	**5 ,6** ~~5~~

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)[25]

CE en Mio € (à la 3ème décimale)

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers …)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1…n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1…n)
	1	2	3	4=(2X3)
Action 1	Etudes	**30** ~~60~~	**0.5** ~~0.6~~	**15** ~~36~~
Action 2	Projets	**28** ~~60~~	**4,8** ~~5~~	**134,4** ~~300~~
COÛT TOTAL				**149,4** ~~335~~

[25] Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

Les effectifs actuels pour la gestion des réseaux transeuropéens d'Énergie sont de 2,5 personnes.

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A B C	3 1		3 1	Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.
Autres ressources humaines					
Total		4		4	

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts à l'intérieure de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle.

~~**L'allocation de postes dépendra d'une part de l'organisation interne de la prochaine Commission et d'autre part d'une éventuelle réallocation de postes entre services suite aux nouvelles perspectives financières.**~~

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants €	Mode de calcul *
Fonctionnaires Agents temporaires	432.000	4*108.000 €
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	432.000 €	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants €	Mode de calcul

Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Etudes et consultations … Autres dépenses (indiquer lesquelles)	**10.000** ~~10.285~~ 81.000	10 missions / an 2 réunions/an x 27 experts x 1500 €
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)	~~50.000~~	~~PMS: systeme de gestion de projets~~
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	~~141.285~~ **91.000**	

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

(1) Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	**523.000 €** ~~573.285 €~~
II.	Durée de l'action	7 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	**3.661.000 €** ~~4.012.996€~~

(Dans l'estimation des ressources humaines et administratives nécessaires pour l'action, les DG/services devront tenir compte des décisions arrêtées par la Commission lors du débat d'orientation et de l'approbation de l'avant-projet de budget (APB). Ceci signifie que les DG devront indiquer que les ressources humaines peuvent être couvertes à l'intérieur de la pré-allocation indicative prévue lors de l'adoption de l'APB.

Dans des cas exceptionnels où les actions visées n'étaient pas prévisibles lors de la préparation de l'APB, la Commission devra être saisie afin de décider si et comment (à travers une modification de la pré-allocation indicative, une opération ad hoc de redéploiement, un budget rectificatif et supplémentaire ou une lettre rectificative au projet de budget) la mise en œuvre de l'action proposée peut être acceptée.)

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Système de suivi

Au cours de la période 2007-2013, l'activité "RTE-énergie" fera l'objet d'un monitorage annuel qui n'est ni une évaluation ni un audit mais vise essentiellement à donner une analyse indépendante et rapide de la mise en place du programme afin de pouvoir en corriger les éventuelles dérives ou faiblesses.

Il s'agira d'une analyse factuelle qui, en début de période 2007-2013, se concentrera sur les actions lancées et qui, au fur et à mesure de l'avancement des années, portera aussi sur les résultats et les impacts. Une partie de l'analyse sera consacrée à la valeur ajoutée européenne.

Les experts en charge du monitorage étudieront les volets suivants :

– efficacité et transparence de la conduite du programme (notamment appels à proposition, information des soumissionnaires, procédure d'évaluation et de sélection des offres, aspects contractuels) et de la coordination interne à la Commission ;

– cohérence des projets sélectionnés avec les objectifs du programme et avec les autres objectifs politiques de l'Union européenne;

– répartition géographique équilibrée des organisations et des entreprises retenues dans les appels d'offres, compte tenu des besoins identifiés par les orientations RTE-énergie.

Les rapports de monitorage seront adressés au Secrétariat général, à la DG BUDG, à la DG AUDIT et, le cas échéant, aux autres services intéressés de la Commission.

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Une évaluation à mi-parcours sera réalisée avant fin 2010 pour adapter le programme si nécessaire.

Une évaluation générale des résultats de l'activité RTE-Énergie sera réalisée à la fin du programme, ainsi que le prévoit le règlement.

Cette évaluation visera à mesurer les résultats des actions financées dans le cadre des RTE-énergie et à voir dans quelle mesure ces actions ont contribué par leur impact à atteindre ou à s'approcher des objectifs politiques des RTE-énergie. Elle permettra également l'adaptation future des orientations en fonction de l'évolution technologique et des changements de la structure de production et de consommation d'énergie en Europe et chez ses voisins concernés par les RTE-énergie.

Les rapports d'évaluation seront adressés au Secrétariat général, à la DG BUDG et le cas échéant, aux autres services intéressés de la Commission. Ils seront également soumis aux autres Institutions communautaires.

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport