KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.5.2006
KOM(2006) 245 endelig

2004/0154(COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95

Tilpasning efter aftalen af 17. maj 2006
om den finansielle ramme for perioden 2007-2013

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Forslaget reviderer Kommissionens oprindelige forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95, som er forelagt disse to institutioner i overensstemmelse med proceduren om fælles beslutningstagning (reference: 2004/0154 (COD)]. Europa-Parlamentets førstebehandling, hvor der blev vedtaget en lovgivningsmæssig beslutning, fandt sted den 26. oktober 2005. Der er ikke sket yderligere i den fælles beslutningsprocedure siden da.

Forslaget har en budgetmæssig virkning og er underlagt Fællesskabets finansielle rammer for perioden 2007-2013, som der er indgået en interinstitutionelt aftale om i april 2006. De budgetmæssige ressourcer, der er afsat i Kommissionens oprindelige forslag (underbygget af en omfattende behovsanalyse), overstiger tydeligt de beløb, der er afsat i de finansielle rammer for perioden 2007-2013 til transeuropæiske transport- og energinet. Revisionen af det oprindelige forslag til "TEN-finansforordningen" skyldes derfor behovet for at tilpasse forslaget til de budgetmidler, der er godkendt i april 2006.

De ressourcer, der er afsat i de finansielle rammer udgør kun 40% af det beløb, som oprindeligt blev foreslået for transportsektoren, og 45% af det foreslåede beløb for energisektoren. Dermed er det også nødvendigt at tilpasse modaliteterne for tildeling af støtte (herunder især for projektudvælgelse og støtteandel). Herudover er der også taget hensyn til Europa-Parlamentets bemærkninger ved førstebehandlingen i det reviderede forslag. Endelig er der medtaget en række redaktionelle forbedringer i forslaget.

- **Generel baggrund**

Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab fastsætter, at Fællesskabet kan støtte projekter af fælles interesse, som er udpeget inden for de respektive transeuropæiske net (artikel 155). På dette grundlag er det siden 1995 forordning (EF) nr. 2236/95 [ændret ved forordning (EF) nr. 1655/1999 af 19. juli 1999, (EF) nr. 788/2004 af 21. april 2004, (EF) nr. 807/2004 af 21. april 2004 og (EF) nr. 1159/2005], som regulerer tildelingen af fællesskabsstøtte til TEN-projekter. I transportsektoren (som tildeles størstedelen af ressourcerne) er der indtil 2005 allokeret ca. 5,5 mia. EUR til infrastrukturprojekter og intelligente transportsystemer (f.eks. Galileo), som tilsammen har bidraget eller - når de er operationelle – vil bidrage til at gøre Europas samlede transportsystem mere effektivt, hvilket fremmer det indre markeds funktion og letter borgernes fri bevægelighed, og derved sikrer en bæredygtig mobilitet.

Fællesskabsstøtte under TEN-budgettet gives til projekter, som udarbejdes, finansieres og gennemføres af medlemsstaternes myndigheder, internationale organisationer (f.eks. Den Europæiske Rumorganisation) samt offentlige eller private enheder/virksomheder. Privatretlige virksomheder, som gennemfører TEN-projekter, arbejder i en lang række tilfælde under medlemsstaternes ansvar og/eller med offentlig national finansiering. I energisektoren er situationen således, at hovedparten af de TEN-finansierede projekter udarbejdes, finansieres og gennemføres af private virksomheder. I transportsektoren gælder det for nogle projekter. Fællesskabsstøtten kan gælde undersøgelsesfasen (op til 50% af

omkostningerne) for at overvinde risici i projektets første faser, eller den kan bidrage til at finansiere projektets gennemførelse. Der lægges stigende vægt på fællesskabsstøtteformer og -instrumenter, som stimulerer øget finansieringsdeltagelse fra private.

Til trods for den lave andel af fællesskabsstøtte sammenlignet med omkostningerne for de berørte projekter (prisen for fuldstændig færdiggørelse af de transeuropæiske transportnet anslås til ca. 600 mia. EUR, som skal investeres frem til 2020), har midlerne fra TEN-budgettet været afgørende for, at visse projekter blev til noget (f.eks. Galileo) og har for mange andre projekter været afgørende for at kunne overholde færdiggørelsesfrister, for at bringe forskellige investorer sammen eller for at sikre en høj teknisk standard. Budgetmidlerne (som er utilstrækkelige sammenholdt med det samlede behov) er altid tildelt ud fra en betragtning om at sikre den størst mulige europæiske merværdi for nettet som helhed.

Kun hvis det oprindelige forslags budgetressourcer (20,35 mia. EUR for transport og 340 mio. EUR for energisektoren) var blevet stillet til rådighed i fuldt omfang, ville Fællesskabet have været i stand til effektivt at stimulere de investeringer, der er nødvendige for at kunne opfylde tidsfristerne, navnlig for transportnettet. Den drastiske nedskæring (til 8,013 mia. EUR for transport og 155 mio. EUR for energi) forstærker medlemsstaternes ansvar for en behørig investeringsindsats så alle de færdiggørelsesfrister kan overholdes, der er anført i retningslinjerne for de respektive net vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet. Samtidig gør nedskæringen i midlerne det nødvendigt, at private investorer spiller en mere aktiv rolle ved finansieringen af TEN til gengæld for de forventelige fordele ved en forbedret adgang til økonomiske zoner, forbrugercentre og fjerntliggende områder. Ved omsætningen af det reducerede budget vil Kommissionen anvende de mest hensigtsmæssige evalueringsmetoder, som sikrer, at de begrænsede fællesskabsmidler sikrer den bedst mulige værdi for Fællesskabets transeuropæiske net.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet, som ændret ved forordning (EF) nr. 1655/1999 af 19. juli 1999, (EF) nr. 788/2004 af 21. april 2004, (EF) nr. 807/2004 af 21. april 2004 og (EF) nr. 1159/2005 af 6. juli 2005.

I det væsentlige sørger den foreslåede forordning for fortsat fællesskabsstøtte til projekter af fælles interesse på området transeuropæiske transport- og energinet i perioden 2007-2013. Nøgleprincipperne for TEN-støtte, som i øjeblikket reguleres af forordning 2236/95, er uændret i den foreslåede forordning. Ændringerne vedrører tre hovedområder: 1) fastsættelse af budgetmæssige ressourcer, 2) revision af støttemodaliteterne ud fra a) udviklingen af prioriteterne i TEN-udbygning og –finansiering over det sidste tiår og af de relevante tekniske standarder, b) forhåndenværende budgetmæssige ressourcer og c) et alment anerkendt behov for at styrke TEN-støttens evne til at mobilisere offentlige og private midler samt 3) tilpasning til de lovgivningsmæssige/administrative rammers udvikling, navnlig for så vidt angår forvaltning af Fællesskabets budget.

Selv om budgetressourcerne for perioden 2007-2013 ligger væsentligt under de forventede behov, giver de, sammenlignet med den foregående periode, mulighed for at udvide TEN-støtten betydeligt. I transportsektoren betyder stigningen fra 4,4 til 8,1 mia. EUR i realiteten en fordobling af ressourcerne, bl.a. fordi Galileo-projektet (som forbrugte ca. 15% af de til rådighed værende ressourcer i perioden 2000-2006) fremover har sin egen budgetpost. Med

sigte på at forvalte de øgede ressourcer til det transeuropæiske transportnet mere effektivt agter Kommissionen at oprette et gennemførelsesorgan, hvilket blev godkendt af forskriftsudvalget for gennemførelsesorganer den 16. november 2005.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget er i overensstemmelse med EU's politikker og mål, navnlig for så vidt angår:

1) Det indre markeds funktion: Det fremmer den fri bevægelighed for varer, tjenester og arbejdskraft ved at forbinde de nationale net, dvs. sørge for manglende grænsekrydsende strækninger, og sikrer interoperabilitet ved at fjerne teknologiske hindringer; sikrer, at de vigtigste europæiske akser hele tiden har kapacitet til at følge med efterspørgslen, både ved at fjerne fysiske flaskehalse og ved i vid udstrækning at anvende intelligente systemer til at optimere brugen af infrastrukturen.

2) Bæredygtig udvikling: Det bidrager til nedbringelse af CO2-emissioner og udledning af giftige partikler; fremmer en løbende udvikling af vigtige europæiske akser (prioriterede transport- og energiprojekter), f.eks. ved at bekæmpe trafikpropper, opmuntre til koncentration af internationale trafikstrømme, bidrage til renere byer og derved forbedre borgernes livskvalitet; etablere forbindelser mellem forskellige transportmåder for at opmuntre til udvikling af transportløsninger, som involverer flere transportmåder, og begrænse udledninger fra vejtransport over lange strækninger.

3) Regionalpolitik: Det forbedrer tilgængeligheden (ved at etablere effektive infrastrukturforbindelser), især for regioner, som har strukturelle ulemper og/eller er beliggende i fjerntliggende områder, for at give deres økonomiske integration et løft.

4) Udvidelse og naboskabspolitik: Det udvider energi- og transportforbindelserne (navnlig for transport med jernbane og ad vandvejen) ud over det nuværende EU's grænser med sigte på at udvikle Europa-dækkende korridorer som grundlag for effektive tjenester og gnidningsløse handelsstrømme.

Horisontalt bidrager forslaget til at nå Lissabon-dagsordenens mål (foruden de førnævnte mål, f.eks. fremme af innovative teknologier til trafikstyring) og afspejler fuldt ud målet om forsvarlig og effektiv forvaltning af Fællesskabets budget.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- Høring af interesserede parter

Forslaget har direkte forbindelse til Fællesskabets retningslinjer for udvikling af henholdsvis TEN for transport og TEN for energi. En konsekvensanalyse og en høring af de interesserede parter blev gennemført i transportsektoren i 2003 med henblik på en nyvurdering af retningslinjerne (vedtaget i 2004: Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Resultaterne blev offentliggjort i dokument SEC (2003) 1060. I energisektoren blev resultaterne af en udvidet konsekvensanalyse offentliggjort i dokument SEC (2003) 1369. Begge analyser har understreget behovet for tildeling af tilstrækkelig finansiel støtte fra Fællesskabets budget til at stimulere de nationale (offentlige og private) investeringer og sikre en rettidig færdiggørelse af de respektive net. Der er derfor ikke behov

for en separat høring af interesserede parter og en konsekvensanalyse i forbindelse med det ændrede forslag til TEN-finansforordningen.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Behovet for at investere i infrastruktur, navnlig i transportsektoren, er blevet evalueret i europæisk målestok ved hjælp af en række omfattende undersøgelser, heriblandt en undersøgelse med titlen "Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors of the trans-European network", som blev udført for Europa-Kommissionen i 2004. Resultaterne af denne undersøgelse og yderligere analyser, som Kommissionen har gennemført i nært samarbejde med medlemsstaterne, har gjort det muligt at vurdere behovene for investeringer i det transeuropæiske transportnet frem til 2020 og i de 30 prioriterede projekter i dette net, som beskrevet i beslutningen om retningslinjer (beslutning nr. 884/2004/EF, som ændrede beslutning nr. 1692/96/EF). Analysen har givet Kommissionen mulighed for samtidig at anslå behovet for ressourcer fra fællesskabsbudgettet under budgetposten for TEN-transport, som beskrevet i det oprindelige forslag for TEN-finansforordningen.

Anvendte metoder

Anerkendte metoder til prognosticering af trafik og forespørgsler til medlemsstaterne via de respektive TEN-udvalg.

Væsentligste organer/eksperter, der er blevet hørt

Rådgivningsvirksomheder med speciale på området samt eksperter fra medlemsstaternes myndigheder.

Sammendrag af rådgivning, der er medtaget i overvejelserne

Det har ikke været nævnt, at der skulle eksistere potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

Tildeling af fællesskabsstøtte er afgørende for at mobilisere de investeringer, der er behov for for at sikre en rettidig færdiggørelse af de pågældende transeuropæiske net.

Offentliggørelse af ekspertrådgivningen

Eksperternes konklusioner er indarbejdet i de rapporter, som Kommissionen har offentliggjort, og der er taget hensyn hertil i forslagene til fællesskabsretningslinjer og TEN-finansforordninger.

- **Konsekvensanalyse**

Eftersom forslaget har direkte forbindelse til Fællesskabets retningslinjer for udviklingen af de transeuropæiske net på områderne transport og energi, og eftersom der er gennemført konsekvensanalyser i forbindelse med disse retningslinjer, har der ikke været brug for at udføre en separat konsekvensanalyse.

Generelt må det siges igen, at tildeling af fællesskabsstøtte til projekter af fælles interesse giver mulighed for at færdiggøre de højest prioriterede projekter i de transeuropæiske

transport- og energinet hurtigere og mere effektivt end det ellers ville have været tilfældet. Dette indebærer betydelige fordele for Fællesskabets transport- og energisystemer som helhed og bidrager som følge heraf til økonomisk vækst og skabelse af arbejdspladser (midlertidige arbejdspladser i byggefasen og permanente arbejdspladser på langt sigt), mere velfærd for borgerne (f.eks. i form af kortere rejsetid) og fordele for miljøet (i form af mindskede emissioner).

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forslaget, som reviderer Kommissionens oprindelige forslag fra juli 2004, fastsætter generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet for perioden 2007-2013. Ud fra de finansielle rammer for denne periode, som man nåede til enighed om i april 2006, fastlægges de budgetmæssige ressourcer for tildeling af støtte til projekter af fælles interesse i disse to infrastruktursektorer.

I forslaget beskrives modaliteterne for at tildele fællesskabsstøtte, under hensyntagen til de tilgængelige budgetressourcer, de politiske prioriteter for udviklingen af de transeuropæiske net og deres finansiering samt de lovgivningsmæssige/administrative rammer for forvaltning af Fællesskabets budget. I denne forbindelse fastlægger forslaget navnlig: modaliteterne for udvælgelse af projekter, formerne for fællesskabsstøtte (herunder to nye former – deltagelse i et garantiinstrument og bidrag til fællesforetagenders aktiviteter, på grundlag af EF-traktatens artikel 171), hvor stor en andel fællesskabsstøtten højst kan udgøre (større andel for specifikke kategorier af projekter, der er højt prioriteret, for at øge evnen til at mobilisere offentlige og private midler). Bestemmelserne er gjort klarere, når det gælder tildeling af støtte og gennemførelse af de tilsvarende kommissionsbeslutninger (herunder hvilke foranstaltninger der skal iværksættes i tilfælde af uregelmæssigheder) samt de berørte medlemsstaters rolle. Forslaget giver også en bedre definition af typerne af potentielle støttemodtagere i forbindelse med TEN og andre nøglebegreber i den foreslåede forordning. Overordnet støtter de foreslåede modaliteter og bestemmelser en større koncentration af fællesskabsstøtten på de projekter, der er vigtigst for at udvikle nettene.

- **Retsgrundlag**

Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, artikel 155

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende.

Tildeling af fællesskabsstøtte fra TEN-budgettet sker til de højst prioriterede projekter for nettene som helhed, dvs. projekter, som er blevet prioriteret ud fra et EU-hensyn og opført i Fællesskabets retningslinjer for udviklingen af nettene. Disse prioriteter (f.eks. færdiggørelse af eller fjernelse af flaskehalse i prioriterede projekter, gennemførelse af grænsekrydsende strækninger, projekter, som bidrager til optimering af infrastrukturudnyttelsen - navnlig ved at

udvikle og implementere innovative forvaltningsteknologier for de forskellige transportmåder til fordel for de mest miljøvenlige transportformer, projekter, som bidrager til øget sikkerhed, servicekvalitet og interoperabilitet i TEN-nettene) går ud over de prioriteter, som fastsættes ud fra nationale hensyn. Deres gennemførelse giver en europæisk merværdi, som er større end de fordele, der opnås med "nationale prioriteter". Hvis disse TEN-prioriteter skal omsættes så hurtigt og effektivt som muligt, er det afgørende at Fællesskabet tildeler støtte, som på passende vis kan stimulere de nationale investeringer.

Medlemsstaterne alene kan til trods for en fælles indsats ikke opnå det fulde udbytte, der kan nås med en indsats på fællesskabsniveau.

En indsats på fællesskabsplan vil af nedenstående grunde være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget:

Behovet for en fællesskabsindsats for at stimulere finansieringen af projekter af fælles interesse inden for TEN er en direkte følge af Fællesskabets ansvar for at udvikle disse net, som i deres natur er af interesse for hele Fællesskabet.

Fællesskabsstøtte til TEN-projekter forventes at have en positiv virkning for så vidt angår økonomisk vækst (fremme af det indre markeds funktion, bidrag til skabelse af midlertidige og permanente arbejdspladser), velfærd og miljøet.

Medlemsstaterne er fortsat ansvarlige for forberedelse, finansiering og gennemførelse af projekter, som er placeret på deres respektive territorier, i fuld overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Fællesskabets stimulerer medlemsstaternes investeringer i infrastruktur for at være sikker på, at EU-prioriteter også prioriteres behørigt på nationalt niveau.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, hvilket begrundes således:

De foreslåede foranstaltninger har til formål at stimulere og målrette nationale infrastrukturinvesteringer mod realiseringen af store fordele for Fællesskabet som helhed, samtidig med at beslutningsprocessen vedrørende planlægning, finansiering og gennemførelse af infrastrukturprojekter af fælles interesse fortsat sker i henhold til de respektive nationale love og procedurer.

Kommissionen og de nationale regeringer er i fællesskab ansvarlige for forvaltningen af TEN-støtten.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået retsakt: forordning.

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

Forslaget vedrører revisionen af en bestående forordning.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget er omfattet af Fællesskabets finansielle rammer for perioden 2007-2013.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Forenkling**

Forslaget indebærer en forenkling af de administrative procedurer for offentlige myndigheder (på EU-plan og på nationalt plan) og en forenkling af de administrative procedurer for det private erhvervsliv.

Forslaget bidrager til en afklaring og forenkling af støttetildelingsprocedurerne og til at mindske de administrative byrder.

2004/0154(COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[2],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[3],

efter proceduren i traktatens artikel 251[4], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det Europæiske Råd understregede i konklusionerne fra mødet den 15. og 16. marts 2002 i Barcelona, at integrerede energi- og transportnet med stor kapacitet er grundpillen i EU's indre marked, at en bedre udnyttelse af eksisterende net og etablering af de manglende forbindelser vil øge effektiviteten og konkurrencen og sikre et passende kvalitetsniveau samt mindre overbelastning og dermed større bæredygtighed. Disse behov indgår i den strategi, som stats- og regeringscheferne vedtog på topmødet i Lissabon og regelmæssigt har mindet om siden.

(2) Det Europæiske Råd godkendte på mødet den 12. og 13. december 2003 en europæisk indsats for vækst og opfordrede Kommissionen til at omlægge udgifterne, hvor det er hensigtsmæssigt, i retning af vækstskabende investeringer i fysisk kapital, bl.a. investeringer i infrastruktur til de transeuropæiske net, hvor de prioriterede projekter er af altafgørende betydning for styrkelsen af samhørigheden i det indre marked.

(3) De forsinkelser, der er konstateret med hensyn til gennemførelsen af effektive transeuropæiske forbindelser, især de grænsekrydsende **strækninger** ~~strækninger~~, kan blive en alvorlig hæmsko for Fællesskabets, medlemsstaternes og randområdernes konkurrenceevne, idet de ikke, eller ikke længere, vil kunne få fuld gavn af det store enhedsmarkeds positive virkninger.

---

1 EUT C […] af […], s. […].
2 EUT C […] af […], s. […].
3 EUT C […] af […], s. […].
4 ….

(4) I Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet[5] anslås omkostningerne til færdiggørelse af det transeuropæiske transportnet til 600 mia. EUR frem til år 2020. De investeringer, der er nødvendige til blot at finansiere de prioriterede projekter, der er udpeget i bilag III til den nævnte beslutning, udgør næsten ~~140~~**160** mia. EUR for perioden 2007-2013.

(4a) I overensstemmelse med Naïade-meddelelsen[6] og med tanke på, at vandvejene er et bæredygtigt transportmiddel, bør prioriterede projekter for indre vandveje på samme måde som grænsekrydsende strækninger nyde godt af et incitamentskabende finansieringsniveau.

(4b) I sin beslutning af 8. juni 2005 om de politiske udfordringer og budgetmidler i det udvidede EU 2007-2013 understregede Europa-Parlamentet den strategiske betydning af transportnettet for en endelig konsolidering af EU's indre marked og for udviklingen i Den Europæiske Unions relationer med kandidatlande, potentielle kandidatlande og lande, som tilhører "vennekredsen". Endvidere tilkendegav det, at det er parat til at undersøge innovative finansieringsinstrumenter i form af lånegarantier, europæiske koncessioner, europæiske lån og en fond for rentetilskud.

(5) For at nå disse mål har både Rådet og Europa-Parlamentet fremhævet behovet for at styrke og tilpasse finansieringsinstrumenterne gennem en forhøjelse af niveauet for Fællesskabets samfinansiering ved at fastsætte mulighed for at anvende en højere sats for Fællesskabets samfinansiering til projekter, der krydser grænser, som har betydning for transittrafikken, eller som vedrører passage af naturlige barrierer.

(6) **Med de beløb, der er allokeret til de transeuropæiske net for transport og energi (i det følgende TEN-T og TEN-E) i finansoverslagene for perioden** 2007-2013, **er det ikke muligt** at opfylde alle behov i forbindelse med omsætningen **af de prioriteter, der er fastlagt i beslutning** nr. 1692/1996/EF (TEN-T) og [**nr. .../.../EF (TEN-E)]**. Derfor bør disse midler, der supplerer national og privat finansiering, koncentreres på de projektkategorier, som giver den størst mulige merværdi for nettet som helhed, herunder navnlig grænsekrydsende strækninger og projekter, som skal løse flaskehalsproblemer, for at sikre fortsat kontinuitet for TEN-T eller TEN-E.

(7) I Europa-Parlamentets og Rådets [beslutning .../.../EF] om et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 96/391/EF og 1229/2003/EF af …[7][8] fastlægges mål, prioriteringer og projekter af fælles interesse, herunder prioriterede projekter, der er nødvendige for at supplere og udbygge dette net, og der gives en passende prioritet til projekter, som er erklæret som værende af europæisk interesse. De investeringer, der er behov for til at sikre, at alle medlemsstaterne fuldt ud kan få del i det indre marked, og til at færdiggøre sammenkoblingen med nabolande, andre medlemsstater eller tredjelande, beløber sig frem til 2013 til omkring 28 mia. EUR for de prioriterede projekter alene.

---

5 EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Beslutningen er senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s.1).

6 **KOM(2006) 6.**

7 EUT L

8 EFT L 176 af 12.7.2003 s. 11.

Dette beløb omfatter ca. 8 mia. EUR til investeringer, der skal foretages i tredjelande.

~~I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1229/2003/EF af 26. juni 2003 om opstilling af et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet og om ophævelse af beslutning nr. 1254/93/EF fastlægges mål, prioriteringer og projekter af fælles interesse, herunder prioriterede projekter, der er nødvendige for at supplere og udbygge dette net. De investeringer, der er behov for til at sikre, at alle medlemsstaterne fuldt ud kan få del i det indre marked, og til at færdiggøre sammenkoblingen med nabolandene, beløber sig frem til 2013 til omkring 28. mia. EUR for de prioriterede projekter alene. Dette beløb omfatter ca. 8 mia. EUR til investeringer, der skal foretages i tredjelande.~~

(8) Det Europæiske Råd opfordrede i øvrigt på mødet den 12. og 13. december 2003 Kommissionen til at undersøge nødvendigheden af at udvikle et særligt fællesskabsgarantiinstrument til at dække visse risici efter anlægsfasen i forbindelse med transeuropæiske transportprojekter. For så vidt angår energisektoren, opfordrede Rådet Kommissionen til at omlægge udgifterne, hvor det er hensigtsmæssigt, i retning af vækstskabende investeringer i fysisk kapital.

Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net[9], som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/99 og 807/2004 udgør allerede et reelt skridt fremad, da den tillader anvendelse af en højere finansieringssats på 20% for projekter med status som prioriterede projekter[~~10~~]. Forordningen er dog fortsat betinget af gennemførelsesregler, som fortjener en forenkling, og af en budgetramme med begrænsede ressourcer. Det forekommer altså nødvendigt som supplement til medlemsstaternes offentlige og private investeringer at øge fællesskabsstøtten, både beløbet og interventionssatsen, for at styrke løftestangseffekten af fællesskabsmidlerne og således gøre det muligt at gennemføre de prioriterede projekter, der er vedtaget.

~~På baggrund af udviklingen af hver bestanddel af de transeuropæiske net – transport og energi – og deres særlige kendetegn, bør der for at sikre en mere effektiv forvaltning af de enkelte programmer fastsættes separate forordninger for hvert af de områder, der hidtil har været omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95.~~

Ved nærværende forordning bør der indføres et program til fastlæggelse af de almindelige regler for tildeling af finansieringsstøtte fra Fællesskabet til de transeuropæiske transport- og energinet. Dette program, der skal være i overensstemmelse med den afledte fællesskabsret, bl.a. på miljøområdet, bør bidrage til at styrke det indre marked og have en stimulerende virkning på konkurrenceevne og vækst i Fællesskabet.

Målene for gennemførelse af de transeuropæiske transport- og energinet kan ikke i

---

9 EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 807/2004 (EUT L 143 af 30.4.2004, s. 46).

~~10~~ ~~Alle prioriterede projekter på energiområdet er omfattet af denne sats, mens den på transportområdet kun berører strækninger, der overskrider grænser eller naturlige barrierer.~~

tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af behovet for samordning af de nationale aktioner bedre gennemføres på fællesskabsplan; derfor kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(9) **Finansieringsstøtte fra Fællesskabet fra budgettet for transeuropæiske net bør være koncentreret omkring** projekter eller dele af projekter med den allerstørste europæiske nytteværdi, der tager sigte på at tilskynde aktørerne til at fremskynde gennemførelsen af de prioriterede projekter i beslutning 1692/96/EF og nr. **[.../.../EF]**~~1229/2003/EF~~. Programmet bør gøre det muligt også at finansiere de andre europæiske infrastrukturprojekter af fælles interesse, der er fastlagt i de nævnte beslutninger.

(10) Fællesskabets finansielle støtte ydes med henblik på udvikling af projekter til investering i de transeuropæiske transport- og energinet, indgåelse af faste finansielle forpligtelser, mobilisering af institutionelle investorer og tilskyndelse til dannelse af finansieringspartnerskaber i den private og offentlige sektor. Inden for energisektoren bør den finansielle støtte først og fremmest udgøre et bidrag til overvindelse af de finansielle hindringer, der kan opstå under forberedelsen af projekterne og under udformningen af dem forud for selve anlægsfasen, og bidraget bør være koncentreret om de grænsekrydsende strækninger i de prioriterede projekter og om sammenkoblingen med nabolandene.

(10 a) Kommissionen understregede i sin meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet af 4. juli 2005 om indførelse af et europæisk jernbanesignalsystem ERTMS[11] vigtigheden af at sikre en hurtig og samordnet overgang til dette system for at sikre det transeuropæiske nets interoperabilitet. Hertil er der brug for en målrettet og tidsbegrænset fællesskabsstøtte, både til infrastruktur og til indbygget udstyr i togene.

(11) Medlemsstaterne kan i forbindelse med visse projekter være repræsenteret af internationale organisationer. Kommissionen har for **visse** projekter overdraget gennemførelsen til fællesforetagender, jf. EF-traktatens artikel 171. Af hensyn til disse særlige situationer er det nødvendigt at udvide begrebet modtager af fællesskabsstøtte til at være mere omfattende i forbindelse med nærværende forordning.

(12) Fællesskabets finansielle støtte bør kunne ydes på flere måder, nemlig i form af ~~direkte~~ tilskud **(undersøgelser og arbejde)**, rentegodtgørelse, lånegarantiinstrumenter og deltagelse i investeringsfonde med risikovillig kapital, og den bør også kunne dække specifikke risici efter anlægsfasen. **Uanset formen tildeles fællesskabsstøtten i overensstemmelse med bestemmelserne i** forordning (EF, Euratom) Nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget[12] **og gennemførelsesbestemmelserne hertil,** medmindre andet udtrykkeligt er fastsat i **nærværende forordning**.

---

11 **KOM(2005) 298.**

12 EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1. Forordningen er senest ændret ved (EUT L ...).

~~Fællesskabets finansielle støtte bør kunne ydes på flere måder, nemlig i form af direkte tilskud, rentegodtgørelse, lånegarantiinstrumenter, deltagelse i risikovillig kapital til investeringsfonde, og den bør også kunne dække specifikke risici efter anlægsfasen.~~

(13) Til gennemførelsen af Fællesskabets finansielle støtte til store projekter, der løber over flere år, bør der åbnes mulighed for, at Fællesskabet kan indgå en forpligtelse på en flerårig basis, **hvor der for det enkelte finansierede projekt sondres mellem godkendelse af et flerårigt program og årlige betalingsbevillinger.** Kun indgåelsen af en fast finansiel forpligtelse, der binder Fællesskabet på langt sigt, vil kunne reducere de usikkerhedsmomenter, der er knyttet til gennemførelsen af disse projekter, og mobilisere investorerne, såvel de offentlige som de private.

(13a) Offentlig-private investeringsvilkår af både institutionel og aftalemæssig art, som har vist sig effektive, bør fremmes ved at opstille retlige garantier, der er forenelige med konkurrenceretten og det indre marked, og ved at bestræbe sig på at indføre god praksis i medlemsstaterne.

(14) Der bør lægges særlig vægt på en effektiv samordning af alle de fællesskabsaktioner, der har indvirkning på de transeuropæiske net, især finansieringer fra strukturfondene og Samhørighedsfonden samt interventioner fra Den Europæiske Investeringsbank.

(15) I denne forordning fastlægges der for programmets **samlede gennemførelsesperiode** en finansieringsramme, der udgør det primære referencegrundlag for budgetmyndigheden, jf. punkt ~~33~~**37** i den interinstitutionelle aftale af ~~6~~**17**. maj ~~1999~~**2006** mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forbedring af budgetproceduren[13].

(16) Målene for gennemførelse af de transeuropæiske transport- og energinet kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af behovet for samordning af de nationale aktioner bedre gennemføres på fællesskabsplan; derfor kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(17) ~~Under hensyntagen til de erfaringer, der er gjort med gennemførelsen af forordning nr. 2236/95, og arten af de beføjelser, der tillægges Kommissionen ved nærværende forordning, bør~~ De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning bør vedtages **i overensstemmelse med** ~~i overensstemmelse med~~ Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[14].

(18) På baggrund af udviklingen af hver bestanddel af de transeuropæiske net – transport og energi - og deres særlige kendetegn, bør der for at sikre en mere effektiv forvaltning af de enkelte programmer fastsættes separate forordninger for hvert af de områder, der hidtil har været omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95.

---

13 EUT L

14 EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(19) Med denne forordning bør der **fastlægges** generelle regler for tildeling af fællesskabsstøtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet i overensstemmelse med Fællesskabets politik, **navnlig** for konkurrence, miljøbeskyttelse, sundhed, bæredygtig udvikling, offentlige udbud og den effektive gennemførelse af Fællesskabets politik for interoperabilitet.

~~Ved nærværende forordning bør der indføres et program til fastlæggelse af de almindelige regler for tildeling af finansieringsstøtte fra Fællesskabet til de transeuropæiske transport- og energinet. Dette program, der skal være i overensstemmelse med den afledte fællesskabsret, bl.a. på miljøområdet, bør bidrage til at styrke det indre marked og have en stimulerende virkning på konkurrenceevne og vækst i Fællesskabet.~~

~~Under hensyntagen til de erfaringer, der er gjort med gennemførelsen af forordning nr. 2236/95, og arten af de beføjelser, der tillægges Kommissionen ved nærværende forordning, bør de nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[15].~~

(20) I lyset af ovennævnte og fordi der ved denne forordning vedtages specifikke bestemmelser på transport- og energiområdet, og ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. … af ....[16] vedtages bestemmelser om systemerne for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation, bør forordning (EF) nr. 2236/95 ændres, således at dens anvendelsesområde begrænses til udelukkende at omfatte telekommunikationssektoren -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I
Almindelige bestemmelser

Artikel 1
Formål

Denne forordning fastlægger betingelserne, reglerne og procedurerne for Fællesskabets finansielle støtte til projekter af fælles interesse inden for transeuropæiske transport- og energinet i henhold til traktatens artikel 155, stk. 1.

Artikel 2
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

---

15 EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

16 **EUT L** ~~Se den relevante side i Den Europæiske Unions Tidende vedrørende systemet for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation (GALILEO).~~

1) ”projekt af fælles interesse”: et projekt eller del af et projekt, der er udpeget som et projekt af fælles interesse på transportområdet i beslutning nr. 1692/96/EF og på energiområdet i beslutning nr. **[.../.../EF]**~~1229/2003/EF~~

2) ”prioriteret projekt”: et projekt af fælles interesse på en akse, eller et projekt, som anses som prioriteret for Fællesskabet på transportområdet i henhold til bilag III i beslutning nr. 1692/96/EF og på energiområdet i henhold til beslutning nr. **[.../.../EF]**~~1229/2003/EF~~

3) ”delprojekt”: enhver aktivitet, der finansieringsmæssigt, teknisk eller tidsmæssigt er uafhængigt af, men bidrager til gennemførelsen af et bestemt projekt

(3a) ”grænsekrydsende strækninger”: de grænsekrydsende strækninger, som er nævnt i artikel 19b i beslutning nr. 1692/96/EF, herunder også grænsekrydsende strækninger, som via et tredjeland sikrer kontinuiteten i et prioriteret projekt mellem to medlemsstater

4) ”flaskehals” : forhindringer for så vidt angår hastighed og/eller kapacitet, som gør det umuligt at garantere transportstrømmene, navnlig i forbindelse med prioriterede projekter

5) ”støttemodtager”: en eller flere medlemsstater, internationale organisationer, fællesforetagender, jf. EF-traktatens artikel 171, offentlige eller private foretagender eller organisationer, som har hele ansvaret for et projekt og har til hensigt at investere egne midler eller midler, der stilles til rådighed af tredjeparter til projektets gennemførelse

~~en offentlig eller privat organisation, der forestår projektet som bygherre og har til hensigt at investere egne midler eller midler, der stilles til rådighed af tredjeparter til projektets gennemførelse,~~

6) "undersøgelser": de undersøgelser, der er nødvendige for definering af et projekt, herunder forberedende undersøgelser, forundersøgelser, evalueringsundersøgelser, **valideringsundersøgelser** og anden teknisk bistand til sådanne undersøgelser, samt forberedelser af anlægsarbejde, som er nødvendige for at definere et projekt fuldstændigt og træffe beslutning om dets finansiering, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og opstilling af en finansieringsplan

7) "anlægsarbejde": anskaffelse og levering af komponenter, systemer og tjenesteydelser, udførelse af bygge- og anlægsarbejder vedrørende projektet, herunder overtagelse og ibrugtagning af det færdige anlæg,

8) "risici efter anlægsfasen ": risici, der indtræder i løbet af de første år efter arbejdets afslutning, som skyldes særlige faktorer og fører til mindre driftsindtægter end forventet

9) "projektomkostninger": de samlede omkostninger til undersøgelser ~~og~~**eller** anlægsarbejder, der har direkte tilknytning til og er nødvendige for gennemførelsen af projektet, og som faktisk afholdes af støttemodtageren

10) "støtteberettigede omkostninger": den del af projektomkostningerne, som Kommissionen lægger til grund ved beregningen af Fællesskabets finansielle støtte.

Kapitel II
Antagelige projekter, ~~interventions~~støtteformer og –regler og finansieringskumulation

Artikel 3
*Antagelige projekter **og anmodninger om fællesskabsstøtte***

1. Kun projekter af fælles interesse, der er udpeget som sådanne i beslutning nr. 1692/96/EF og **[.../.../EF]**~~1229/2003/EF~~, kan modtage finansiel støtte fra Fællesskabet i henhold til denne forordning.

Anmodninger om fællesskabsstøtte til disse projekter godkendes kun, hvis de overholder fællesskabsretten og er i overensstemmelse med Fællesskabets politikker.

~~For at projekterne kan antages, skal de være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, især reglerne på konkurrenceområdet, miljøområdet og vedrørende offentlige udbud, og det er en forudsætning, at de fører til en faktisk gennemførelse af fællesskabsbestemmelserne om interoperabilitet i nettene, især jernbanenettene.~~

~~3~~.2 **Inden for transportsektoren alene er det også en forudsætning, at støttemodtageren eller i givet fald hver af de berørte medlemsstater forpligter sig til at bidrage finansielt til det projekt, der foreslås til at modtage finansiel støtte fra Fællesskabet, eventuelt ved tilvejebringelse af private midler.**

~~Inden for transportsektoren alene er det også en forudsætning, at hver af de berørte medlemsstater forpligter sig til finansielt at bidrage til det projekt, der foreslås til at modtage finansiel støtte fra Fællesskabet, eventuelt ved tilvejebringelse af private midler.~~

Transportprojekter i forbindelse med en grænsekrydsende strækning eller en del heraf kan opnå fællesskabsstøtte, hvis der eksisterer en bindende bilateral aftale mellem de berørte medlemsstater om, at tilgrænsende strækninger til det grænsekrydsende projekt skal færdiggøres fuldstændigt på deres respektive nationale territorium.

Artikel 4
*Indgivelse af ansøgning om **finansiel** støtte*

Ansøgninger om finansiel støtte fra Fællesskabet indgives til Kommissionen af en eller flere medlemsstater, internationale organisationer, fællesforetagender eller, efter aftale med den eller de berørte medlemsstater, af offentlige eller private foretagender eller organisationer.

~~Ansøgninger om finansiel støtte fra Fællesskabet indgives til Kommissionen af den eller de berørte medlemsstater. På energiområdet kan de efter aftale med sidstnævnte også indgives af de direkte berørte offentlige foretagender eller organer.~~

Artikel 5
Projektudvælgelse

1. Der ydes finansiel støtte fra Fællesskabet til projekter af fælles interesse under hensyn til, i hvor høj grad projekterne bidrager til at opfylde de mål og prioriteringer, der er fastlagt i beslutning nr. 1692/1996/EF og ~~1299/2003/EF~~ **[.../.../EF].**

2. For projekter ~~og programmer~~ på transportområdet bør der lægges særlig vægt på:

a) at projekterne forelægges af mindst to medlemsstater i fællesskab, navnlig når det drejer sig om ~~projekter af~~ grænsekrydsende **strækninger** ~~karakter~~

b) at projekterne fjerner flaskehalse i prioriterede projekter

c) at projekterne medvirker til at skabe kontinuitet i nettet og til at optimere dets kapacitet

d) prioriterede projekter, som bidrager til integration af det indre marked i det udvidede Fællesskab og til genopretning af en harmonisk fordeling på transportmåder ved at give fortrinsret til de mest miljøvenlige, især i forbindelse med godstransport over lange afstande; med henblik herpå bør alle finansieringsansøgninger vedrørende højhastighedsbanestrækninger være ledsaget af en detaljeret analyse af, hvor stor kapacitet der frigøres til godstransport på det konventionelle net ved overflytning af passagertrafik til højhastighedsnettet

e) projekter, som bidrager til en kvalitetsforbedring af den service, der ydes på det transeuropæiske net, og som ved intervention på infrastrukturen bl.a. fremmer passagerernes sikkerhed og sikrer interoperabilitet mellem de nationale net

f) projekter i forbindelse med indførelsen af det europæiske jernbanesignalsystem (ERTMS/ETCS) og trafikstyringssystemer til luftfart, søfart, de indre vandveje og den kystnære skibsfart, som garanterer interoperabiliteten mellem de nationale net.

~~at programmer for ibrugtagning af systemer til jernbanetrafikstyring, og det i alle deres bestanddele, og af trafikstyringssystemer til luft- og søfart garanterer interoperabilitet.~~

3. På energiområdet lægges der særlig vægt på projekter, der bidrager til:

a) at skabe kontinuitet i nettet og til at optimere dets kapacitet

b) at øge integrationen på det indre marked for energi, og især via de grænsekrydsende afsnit

c) at sikre energiforsyningen, især gennem sammenkobling med tredjelande

d) at vedvarende energikilder kobles til nettet og/eller

e) at øge de sammenkoblede nets sikkerhed, pålidelighed og interoperabilitet.

~~*Artikel 6*~~
~~*Støttetyper*~~

~~Fællesskabets finansielle støtte dækker undersøgelser og anlægsarbejder samt risici efter anlægsfasen.~~

Artikel 6
Støtteformer og –regler ~~*interventionsformer*~~

1. Fællesskabets finansielle støtte ~~til undersøgelser og anlægsarbejder~~ vedrørende de projekter, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kan antage en eller flere af følgende ~~interventions~~former:

a) tilskud **til undersøgelser eller anlægsarbejder**

b) rentegodtgørelser i forbindelse med lån bevilget af Den Europæiske Investeringsbank (EIB) eller andre offentlige eller private finansieringsorganer

c) lånegarantier til at dække risici efter anlægsfasen

d) deltagelse i investeringsfonde med risikovillig kapital

e) i givet fald en kombination af de i litra a)-d) nævnte støtteformer med det formål at opnå den størst mulige stimulerende virkning af de budgetmidler, der tilvejebringes

f) bidrag til fællesforetagenders aktiviteter

2. Fællesskabets finansielle støtte må ikke overstige følgende satser:

a) for undersøgelser: 50% af de støtteberettigede omkostninger, uanset hvilket projekt af fælles interesse det drejer sig om

b) for anlægsarbejder:

i) prioriterede projekter på transportområdet:

– **højst 20% af de støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder**

– **højst 30% af de støtteberettigede omkostninger, når det drejer sig om grænsekrydsende strækninger under disse projekter og om prioriterede projekter vedrørende indre vandveje, forudsat at den indledende fase påbegyndes inden 2010, og at de berørte medlemsstater har forelagt Kommissionen alle fornødne garantier for så vidt angår projektets finansielle levedygtighed og tidsplanen for gennemførelsen af projektet**

ii) prioriterede projekter på energiområdet: højst 20 % af de støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder

iii) andre projekter end prioriterede projekter på transport- og energiområdet: højst 10% af de støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder

c) for det europæiske jernbanesignalsystem (ERTMS):

i) undersøgelser og anlægsarbejder: højst 50% af de støtteberettigede omkostninger

ii) for udstyr indbygget i tog:

– **højst 50% af omkostningerne til udvikling og konstruktion af prototyper til indførelse af ERTMS på aktuelt rullende materiel, forudsat at prototypen er certificeret i mindst to medlemsstater**

– **højst 50% af omkostningerne til arbejder i forbindelse med indbygning af standardudstyr til indførelse af ERTMS på aktuelt og nyt rullende materiel; inden for denne ramme kan Kommissionen fastsætte et maksimalt støttebeløb pr. trækkende enhed**

d) for gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, herunder navnlig SESAR-projektet (Single European Sky Air traffic management Research), kan satsen højst være 50% af de støtteberettigede omkostninger for undersøgelser og anlægsarbejder.

~~2. Fællesskabets finansielle støtte må ikke overstige følgende satser:~~

~~a) 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til undersøgelser, uanset hvilket projekt af fælles interesse det drejer sig om~~

~~b) for så vidt angår anlægsarbejder:~~

~~i) højst 30 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder, når det drejer sig om prioriterede projekter på transportområdet; undtagelsesvis kan der til grænsekrydsende strækninger under disse projekter ydes højst 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder, forudsat at de påbegyndes inden 2010, og at de berørte medlemsstater har forelagt Kommissionen en plan, der frembyder alle fornødne garantier, hvad angår medlemsstaternes finansieringsbidrag og tidsplanen for gennemførelsen af projektet; denne sats tilpasses i forhold til, hvilken gavn andre medlemsstater får af projektet.~~

~~ii) højst 20 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder, når det drejer sig om prioriterede projekter på energiområdet~~

~~iii) højst 15 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder for andre projekter på transportområdet; til projekter, der vedrører ibrugtagning af systemer til opnåelse af interoperabilitet og sikkerhedssystemer, kan denne sats undtagelsesvis øges til højst 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder; denne sats tilpasses i forhold til, hvilken gavn andre medlemsstater får af projektet~~

~~iv) højst 10 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til de andre projekter på energiområdet.~~

3. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 17, stk. 2, de nærmere regler, tidsplanen og udbetalingsbeløbene for de i stk. 1, litra b), c) og d) nævnte instrumenter.

Artikel 7
Kumulation af finansiel støtte fra Fællesskabet

1. ~~Der kan ydes finansiel støtte såvel til undersøgelser som til anlægsarbejder.~~

~~2. EIB-interventioner er forenelige med ydelse af finansiel støtte i henhold til denne forordning.~~

1. Finansiel støtte fra Fællesskabet i henhold til denne forordning er udelukket for de dele af projekter, der modtager støtte fra andre finansieringskilder henhørende under Fællesskabets budget.

2. **EIB-interventioner er forenelige med ydelse af finansiel støtte i henhold til denne forordning.**

Artikel 8
~~Forenelighed og~~ Samordning med Fællesskabets politikker

~~1. Projekter af fælles interesse, der finansieres i henhold til denne forordning, skal være i overensstemmelse med traktatens bestemmelser, retsakter, der er vedtaget i henhold til disse bestemmelser, og Fællesskabets politik på forskellige områder, herunder miljøbeskyttelse, interoperabilitet, konkurrence og offentlige udbud.~~

Kommissionen sikrer samordning og sammenhæng mellem projekter, der **samfinansieres** ~~iværksættes~~ i henhold til denne forordning, og projekter, der iværksættes med bidrag fra fællesskabsbudgettet, EIB-interventioner og andre EF-finansieringsinstrumenter.

Kapitel III
Gennemførelse, planlægning og kontrol

~~Artikel 9~~
~~Gennemførelse~~

~~Kommissionen er ansvarlig for gennemførelsen af denne forordning.Den fastsætter de nærmere regler og vilkår for gennemførelsen af projekter af fælles interesse i de beslutninger, der træffes om ydelse af finansiel støtte.~~

Artikel 9
Flerårigt program og årligt program

1. Kommissionen fastlægger efter proceduren i artikel 15. stk. 2, et flerårigt program og et årligt program.

2. Det flerårige program omfatter prioriterede projekter samt **ERTMS et SESAR** og fastlægger kriterierne for støttetildelingen og finansieringsrammen for hele perioden 2007-2013. Beløbet skal fastsættes, så det udgør til mellem 65% og 85% af de i artikel **18** nævnte budgetressourcer.

3. I et årligt program fastlægges kriterierne for ydelse af finansiel støtte til projekter af fælles interesse, der ikke er omfattet af det flerårige program. ~~Hvert år overføres de ressourcer, der ikke er blevet anvendt som led i det flerårige program, til finansieringen af de projekter af fælles interesses, som indgår i det relevante årlige program.~~

Artikel 10
*Tildeling af finansiel støtte **fra Fællesskabet***

1. Kommissionen fastsætter størrelsen af støttebeløbet for de udvalgte antagelige projekter eller delprojekter og fastlægger de nærmere betingelser og regler for gennemførelsen.

2. Kommissionen underretter de berørte støttemodtagere og medlemsstater om enhver tildeling af finansiel støtte.

~~Hvert projekt af fælles interesse, der udvælges under det flerårige program, er genstand for en kommissionsbeslutning om tildeling af støtten under ét, der vedtages efter artikel 17, stk. 2. Budgetforpligtelsen for hver årsrate indgås af Kommissionen på grundlag af beslutningen om ydelse af støtten under hensyntagen til en evaluering af, hvordan projekterne forløber, de beregnede behov og de disponible budgetmidler.~~

~~Hvert projekt af fælles interesse, bortset fra dem, der er nævnt i stk. 1, er genstand for en beslutning om tildeling af støtte og en budgetmæssig forpligtelse, der træffes, henholdsvis indgås af Kommissionen.~~

~~Kommissionen meddeler de berørte medlemsstater beslutningen om tildeling af støtten samt de nærmere regler for den tilsvarende finansielle støtte og underretter modtagerne herom.~~

Artikel 11
Finansielle bestemmelser

1. For projekter, der er omfattet af den flerårige planlægning, kan budgetforpligtelserne opdeles i årlige rater. Kommissionen udbetaler hver årsrate under hensyntagen til en evaluering af, hvordan projekterne forløber, de beregnede behov og de disponible budgetmidler.

Den vejledende tidsplan for udbetaling af de forskellige årsrater meddeles støttemodtageren.

2. Fællesskabets støtte kan kun dække støtteberettigede omkostninger~~, der vedrører~~ i forbindelse med projektet, som afholdes af støttemodtagerne eller en tredjepart, der har fået pålagt udførelsen heraf.

Der ydes navnlig ikke støtte til omkostninger, som er afholdt før anmodningen om finansiel støtte er indgivet. Moms er ikke en støtteberettiget omkostning.

~~3~~. **Betalingerne består af en forfinansiering, som kan være opdelt i flere rater, mellemliggende betalinger og en afsluttende betaling**

Betalingerne fastlægges bl.a. under hensyntagen til, at infrastrukturprojekter gennemføres over en periode på flere år.

Forfinansieringen eller i givet fald den første rate heraf udbetales, når den finansielle støtte tildeles.

De mellemliggende betalinger sker efter anmodning om udbetaling, med forbehold af bestemmelserne i denne forordnings artikel 13.

Den afsluttende betaling sker efter godkendelse af den endelige rapport om projektet, som forelægges af støttemodtageren og er attesteret af den berørte medlemsstat. I den endelige rapport gøres der særligt rede for de faktisk afholdte udgifter.

~~1. Fællesskabets støtte kan kun dække udgifter, der vedrører gennemførelsen af projekterne, og som afholdes af støttemodtagerne eller en tredjepart, der har fået pålagt udførelsen.~~

~~2. Udgifter, der er afholdt inden den dato, hvor støtteansøgningen kommer Kommissionen i hænde, er ikke støtteberettigede.~~

~~3. Kommissionens beslutninger om at tildele finansiel støtte i medfør af artikel 12 anses som udgifter, der er tilladt i henhold til budgettet.~~

~~4. Normalt består betalingerne af forskud, ratebetalinger og en afsluttende betaling. Forskuddet, som normalt ikke må overstige 50 % af den første årsrate, udbetales, så snart støtteansøgningen er godkendt. Ratebetalingerne foretages efter anmodning under hensyn til de fremskridt, der er gjort i gennemførelsen af projektet eller undersøgelser, og om nødvendigt under hensyn til reviderede finansieringsplaner efter stringente og gennemskuelige principper.~~

~~5. Ved betalingerne tages der hensyn til, at infrastrukturprojekternes gennemførelse strækker sig over en årrække, dvs. at der må drages omsorg for, at finansieringen også bliver flerårig.~~

~~6. Kommissionen foretager den afsluttende betaling efter at have godkendt den endelige rapport om projektet eller undersøgelsen, som støttemodtageren skal indsende med angivelse af samtlige udgifter, der faktisk har været afholdt.~~

Artikel 12
Medlemsstaternes ansvar

1. Medlemsstaterne træffer på deres ansvarsområde de nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen af projekter af fælles interesse, der modtager finansiel støtte fra Fællesskabet i medfør af denne forordning.

2. Medlemsstaterne forestår i nært samarbejde med Kommissionen den tekniske overvågning og den finansielle kontrol af projekterne og attesterer rigtigheden og overensstemmelsen af de udgifter, der er afholdt i forbindelse med et projekt eller en del af et projekt. Støttemodtagerne kan anmode Kommissionen om at deltage ved kontrol på stedet.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 2, og meddeler den bl.a. en beskrivelse af de etablerede kontrol- og overvågningsordninger, der skal sikre, at projekter og undersøgelser gennemføres korrekt.

Artikel 12 (a)
Forenelighed med Fællesskabets lovgivning og politikker

Projekter af fælles interesse, som finansieres i medfør af denne forordning, gennemføres i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning og politikker, navnlig på områderne konkurrence, miljøbeskyttelse, sundhed, bæredygtig udvikling, offentlige udbud og interoperabilitet.

Artikel 13
Annullering, nedsættelse, suspension og ophævelse af støtten

1. Kommissionen kan, efter en passende undersøgelse og efter at have givet støttemodtageren og i givet fald den eller de berørte medlemsstater mulighed for at fremsætte deres bemærkninger inden for en given frist,

a) annullere støtten til projekter eller delprojekter, undtagen i behørigt begrundede tilfælde, i forbindelse med projekter af fælles interesse, hvis gennemførelse ikke er påbegyndt inden to år efter den dato, der er fastsat i betingelserne for tildeling af støtten

b) suspendere, nedsætte eller ophæve støtten i følgende tilfælde:

i) hvis støtten eller en del heraf ikke længere synes berettiget

ii) hvis der foreligger uregelmæssigheder i forbindelse med gennemførelsen af projektet eller en del heraf for så vidt angår fællesskabsbestemmelser og -politikker

iii) hvis der er tale om overtrædelse af en af betingelserne for tildeling af fællesskabsstøtten, herunder navnlig hvis der er sket tale om en væsentlig ændring af arten eller procedurerne for gennemførelsen uden tilladelse fra Kommissionens side

c) **under hensyntagen til alle relevante faktorer forlange støtten tilbagebetalt, hvis den del af projektet, som støtten var tiltænkt, ikke er gennemført ti år efter støttetildelingen.**

2. **Kommissionen kræver allerede udbetalte beløb helt eller delvis tilbagebetalt:**

a) **når det er nødvendigt, navnlig som følge af annullering, ophævelse, nedsættelse eller krævet tilbagebetaling af støtten**

b) **i tilfælde af kumulation af finansiel støtte fra Fællesskabet.**

~~1. Undtagen i de tilfælde, der er blevet behørigt begrundet over for Kommissionen, annullerer Kommissionen Fællesskabets finansielle støtte til projekter af fælles interesse, som ikke er påbegyndt senest to år efter datoen for deres forventede start som angivet i beslutningen om ydelse af støtte~~

~~2. Hvis gennemførelsen af et projekt giver grund til at formode, at en del af eller hele den bevilgede finansielle støtte er uberettiget, foretager Kommissionen en passende undersøgelse af sagen, og bl.a. anmoder den medlemsstaten og/eller støttemodtageren, om at fremsætte deres bemærkninger inden for en given frist.~~

~~3. Efter den i stk. 2 omhandlede undersøgelse kan Kommissionen nedsætte, suspendere eller ophæve støtten til projektet, hvis undersøgelsen bekræfter, at der foreligger en uregelmæssighed, at en af de betingelser, der er anført i beslutningen om tildeling af støtte, ikke er opfyldt, eller navnlig at der foreligger en væsentlig ændring, der berører projektets art eller gennemførelsesvilkår, og som ikke har været forelagt Kommissionen til godkendelse.~~

~~4. Enhver kumulation, der ikke er godkendt, bevirker inddrivelse af de uberettiget udbetalte beløb.~~

~~5. Er et projekt ikke afsluttet senest ti år efter tildelingen af en finansiel støtte fra Fællesskabet, kan Kommissionen under overholdelse af proportionalitetsprincippet og under hensyn til alle relevante faktorer kræve den ydede støtte tilbagebetalt.~~

~~6. Ethvert beløb, der tilbagesøges som uretmæssigt udbetalt, tilbagebetales til Kommissionen.~~

Artikel 14
Beskyttelse af Fællesskabets finansielle interesser

1. Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) kan i henhold til Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 foretage kontrol og inspektion på stedet[17].

2. I forbindelse med fællesskabsaktioner, der finansieres i medfør af denne forordning, betragtes som uregelmæssighed, jf. artikel 1, stk. 2, i forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95[18], enhver overtrædelse af en fællesskabsbestemmelse eller **manglende overholdelse af betingelserne for tildeling af fællesskabsstøtten** ~~af en kontraktlig forpligtelse~~, som kan

[17] EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2.
[18] EFT L 312 af 23.12.1995, s. 1.

tilskrives en retlig enheds handling eller undladelse, der skader eller kunne skade Den Europæiske Unions almindelige budget eller budgetter, der forvaltes af denne, ved afholdelse af en uretmæssig udgift.

3. **Betingelserne for tildelingen af fællesskabsstøtten fastsætter** ~~I beslutninger, der træffes i medfør af denne forordning, fastsættes~~ bl.a. overvågning og finansiel kontrol ved Kommissionen - eller ved enhver af den bemyndiget repræsentant - og revision, der foretages af Revisionsretten, eventuelt på stedet.

4. Den berørte medlemsstat og Kommissionen meddeler straks hinanden alle relevante oplysninger om resultaterne af den gennemførte kontrol.

Kapitel IV
Afsluttende bestemmelser

Artikel 15
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

4. EIB udpeger en ikke-stemmeberettiget repræsentant til dette udvalg.

Artikel 16
Evaluering

1. Kommissionen og medlemsstaterne kan med bistand fra støttemodtagerne foretage en evaluering af, hvordan de pågældende projekter ~~af fælles interesse og programmerne~~ er blevet gennemført, og af virkningen af deres gennemførelse, således at det kan bedømmes, om de fastsatte mål, herunder med henblik på beskyttelse af miljøet, er blevet nået.

2. Kommissionen kan anmode den medlemsstat, der modtager støtten, om at fremlægge en særlig evaluering af de projekter ~~af fælles interesse~~, der finansieres i medfør af denne forordning, eller hvis det er relevant, om at give den de oplysninger og den bistand, der er nødvendige til udførelsen af evalueringen af de berørte projekter.

Artikel 17
Information og offentlighed

1. Hvert tredje år forelægger Kommissionen en rapport om aktiviteterne i henhold til denne forordning for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget. Rapporten skal indeholde en evaluering af de resultater, som fællesskabsstøtten har ført til inden for de forskellige anvendelsesområder, set i forhold til de

oprindelige mål, samt et kapitel om indholdet og gennemførelsen af den aktuelle flerårige planlægning. **Rapporten skal ligeledes indeholde oplysninger om finansieringskilderne for hvert projekt.**

2. De berørte medlemsstater, og hvis det er relevant, støttemodtagerne, drager omsorg for, at støtteforanstaltninger i henhold til denne forordning offentliggøres på passende vis, således at offentligheden gøres opmærksom på Fællesskabets rolle i forbindelse med gennemførelsen af de pågældende projekter ~~af fælles interesse~~.

Artikel 18
Budgetmidler

1 Det finansielle referencebeløb **(i løbende priser)** til gennemførelsen af denne forordning udgør for perioden 2007-2013 ~~20 690~~ **8 168** mio. EUR, heraf afsættes ~~20 350~~ **8 013** mio. EUR til transportsektoren og ~~340~~ **155** mio. EUR til energisektoren.

2 De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for rammerne af **de finansielle overslag**.

Artikel 19
Teknisk og administrativ bistand

Den i artikel 3 omhandlede fællesskabsstøtte kan også anvendes til at dække udgifter til forberedelse, opfølgning, kontrol, revision og evaluering, som er nødvendige til at forvalte de transeuropæiske net og realisere deres mål, navnlig undersøgelser, møder, information og offentliggørelse, udgifter til informationsnetværk, som tager sigte på informationsudveksling, samt alle andre udgifter til administrativ og teknisk bistand, som Kommissionen kan få i forbindelse med forvaltningen af de transeuropæiske net. Den kan også dække udgifter til teknisk og administrativ bistand, som er nødvendig i forbindelse med overgangen mellem gennemførelsen af de transeuropæiske net i medfør af denne forordning og de foranstaltninger, der iværksættes i medfør af forordning (EF) nr. 2236/95. Hvis det er nødvendigt, kan der indføjes bevillinger i budgettet ud over 2013 for at dække disse udgifter og give mulighed for at gennemføre foranstaltninger, som ikke er afsluttet den 31.12.2013.

Artikel 20
Revisionsklausul

Inden udgangen af 2010 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en samlet rapport om erfaringerne med denne forordnings mekanismer for ydelse af finansiel støtte fra Fællesskabet.

Europa-Parlamentet og Rådet vurderer under anvendelse af proceduren i traktatens artikel 156, stk. 1, hvorvidt og på hvilke betingelser de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, skal videreføres eller ændres ud over den i artikel **18** nævnte periode.

Artikel 21
Ændring af forordning (EF) nr. 2236/95

I forordning (EF) nr. 2236/95 foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

"Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske telekommunikationsnet".

2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1
Definition og anvendelsesområde

Denne forordning fastlægger betingelserne, reglerne og procedurerne for Fællesskabets støtte til projekter af fælles interesse inden for transeuropæiske telekommunikationsnet i henhold til traktatens artikel 155, stk. 1."

3) Artikel 4, stk. 3, udgår.

4) Artikel 5, stk. 3, affattes således:

« 3. Satserne for Fællesskabets finansielle støtte er fastsat i artikel 6, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .... *.

* EUT L..,.., s… ».

5) Artikel 5a udgår.

6) Artikel 9, stk. 1, litra a), fjerde led, udgår.

7) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10
Ydelse af finansiel støtte

Kommissionen beslutter i overensstemmelse med traktatens artikel 274 at yde støtte i henhold til denne forordning efter en vurdering af ansøgningerne på grundlag af udvælgelseskriterierne."

8) Artikel 11, stk. 7, affattes således:

« 7. Kommissionen fastlægger efter proceduren i artikel 17, stk. 3, en plan for, hvordan, hvornår og med hvilke beløb rentegodtgørelser, tilskud til garantipræmier og støtte i form af deltagelse i risikovillig kapital til investeringsfonde eller tilsvarende finansielle foretagender, der har som hovedmål at skaffe risikovillig kapital til projekter vedrørende transeuropæiske net, skal udbetales."

9) Artikel 14 udgår.

10) I artikel 15, stk. 3, første punktum, ændres henvisningen til artikel 5 og 6 til en henvisning til artikel 5, stk. 1 og 2 og til artikel 6.

11) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

«1. Hvert år forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om aktiviteterne i henhold til denne forordning. Rapporten skal indeholde en evaluering af de resultater, som fællesskabsstøtten har ført til inden for forskellige anvendelsesområder, set i forhold til de oprindelige mål."

12) Bilaget udgår.

Artikel 22
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Den anvendes fra den 1. januar 2007.

For projekter på transport- og energiområdet, der er under gennemførelse på denne forordnings ikrafttrædelsesdato, gælder reglerne i henhold til forordning (EF) nr. 2236/95 fortsat i den version, der er i kraft pr. 31. december 2006.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*
	[…

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 un~~s~~ 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